Trafik- og byrumsplan

Amager

UDKAST
22.06.2026

JAJA BOGL ARTELIA

Københavns Kommune
2026

Trafik- og Byrumsplan Amager, 2026

København Kommune

Rådgivere:

JAJA Arkitekter, KOMMON, BOGL Landskabsarkitekter, Artelia - rådgivende ingeniører

Del 01 Introduktion

Del 02 Principper for Amager

Amagers mobilitet

Amagers byliv

Amagers byrum

Amagers bynatur

Del 03 Projektkatalog

Helhedsorienterede indsatser

Flagskibsprojekter

Implementering

Bilag

Indhold

INTRODUKTION **6**

Baggrund 8
Dialog om planen 12
Udfordringer 14
Mål i planen 16
Planens indsatser 18
Amager set i sammenhæng 24

PRINCIPPER FOR AMAGER **26**

01 Amagers Mobilitet **28**
1.1: Skab bedre forhold for fodgængere og cyklister
1.2: Reducér gennemkørende biltrafik i boligområder
1.3: Skab øget trafiksikkerhed og tryghed

02 Amagers Byliv **38**
2.1: Understøt Amagers kvartersidentiteter
2.2: Skab balance i bylivet
2.3: Udfold skolens rolle som kvarterets centrum

03 Amagers Byrum **46**
3.1: Byg videre på historien
3.2: Skab attraktive og lokale mødesteder i gaderummet
3.3: Sikr nærhed og adgang til attraktive byrum med opholdsmuligheder

04 Amagers Bynatur **54**
4.1: Styrk af adgangen og forbindelserne til de rekreative byrum
4.2: Anvend blå og grønne løsninger til at styrke klimasikring og biodiversitet
4.3: Benyt bynaturen til at skabe grobund for det lokale hverdagsliv

PROJEKTKATALOG **62**

Helhedsorienterede indsatser **64**

01 Langsgående forbindelser 66

02 Tværgående forbindelser 78

03 Fredeliggørelse af boligkvarterne 108

Flagskibsprojekter **138**

Overblik over flagskibsprojekter 140

Axel Heides Gade 154

Christmas Møllers Plads 142

Svinget 148

Byrum under metroen 172

Lergravsparken 160

Implementering **176**

BILAG **184**

Afgrænsning

Del 01
Introduktion

Baggrund
Dialog om planen
Udfordringer
Mål i planen
Planens indsatser
Amager set i sammenhæng

I dette kapitel får du indblik i baggrunden for og formålet med udviklingen af trafik- og byrum på Amager, herunder hvad der ligger forud for planens tilblivelse, og hvilke processer der har kvalificeret den.

Baggrund



Med Budget 2024 blev der afsat midler til en trafikanalyse og -plan for Amager, og med Overførselssagen 2023-2024 blev planen udvidet med en byrumsanalyse, så der skulle udarbejdes en samlet trafik- og byrumsplan for Amager. **Arbejdet med planen har siden taget afsæt i den politiske bestillings efterspørgsel på en plan som bl.a. omhandler begrænsninger af hastighed på udsatte strækninger, reduceret CO2-udledning fra vejtrafik, reduktion af gennemkørende trafik i boligområder, bedre tværgående cykelforbindelser, bedre sammenhæng, sikre og trygge skoleveje, samt fokus på hvordan den tunge trafik på Amager, herunder jordkørsel til Lynetteholmen, håndteres bedre i fremtiden. Desuden efterspurgtes det at man så på muligheden for at flytte gadeparkering til parkering i konstruktion.**

Sideløbende med udarbejdelsen af planen har Københavns Kommune udviklet og vedtaget 'Retningslinjer for lokale trafikplaner'. Retningslinjerne rammesætter hvordan lokale trafikplaner skal udarbejdes, hvad de indeholder, og hvordan de skal tage højde for mobilitet og byudvikling internt og på tværs af bydelene. Trafik- og byrumsplan Amager er udarbejdet indenfor retningslinjernes ramme.

Afgrænsning

Trafik- og byrumsplanens geografiske afgrænsning er vist på kortet ovenfor, og udgøres af de to lokaludvalgsområder Amager Øst og Amager Vest. I planen omtales det samlede område som 'Amager', på trods af at der blot er tale om Københavns Kommunes del af Amager.

Udover den geografiske afgrænsning er der også øvrige faktorer om ejerforhold, private fællesveje, fredninger mv., der sætter rammerne for arbejdet med planen. Se mere herom under 'Afgrænsning' på s. 184.

Vidensgrundlag

Trafik- og byrumsplan for Amager er udarbejdet på baggrund af et konsolideret vidensgrundlag, der omfatter vedtagne planer og politiske målsætninger, igangværende projekter samt lokaludvalgenes bydelsplaner. Vidensgrundlaget sikrer sammenhæng mellem overordnede strategiske mål og lokale indsigter og anvendes som grundlag for planens prioriteringer og anbefalinger.

Københavnersamling Amager

Københavns Kommune besluttede i januar 2024, at temaet for Københavnersamling 2024 skulle være "Københavnernes Trafikplan Amager", samt at processen for samlingen skulle forankres i udarbejdelsen af planen. En Københavnersamling er en inddragelsesmetode, hvor en repræsentativ gruppe københavnere udarbejder anbefalinger vedr. en lokal problemstilling til politisk behandling. Københavnersamling Amager blev afviklet i efteråret 2024 og bestod af 36 repræsentativt udvalgte borgere på Amager, som kom med anbefalinger til kernespørgsmålet "Hvordan skal vi prioritere pladsen mellem gående, cyklende, kollektiv trafik, biltrafik og ophold på Amager i fremtiden?". Københavnersamlingens anbefalinger lægger blandt andet op til en stor ændring af transportvaner og anvendelsen af arealet mellem bygningerne. Anbefalingerne har

Amagerhylden

Amagerhylden er et overordnet og illustrativt princip, der fungerer som inspirationsramme for Trafik- og byrumsplan Amager.

Amagerhylden illustrerer en prioritering af transportformer og et ønske om at understøtte Amagers særlige identitet gennem en række stedbundne byrum og mødesteder.

Amagerhylden er organiseret nedefra, med de mest bæredygtige og pladseffektive transportformer, der udgør fundamentet for planen.

Amagerhylden giver plads til alle transportformer, men i en klar prioriteret rækkefølge, der understøtter et grønnere, tryggere og mere bylivsorienteret Amager.



indgået i relevant omfang i arbejdet med trafik- og byrumsplanen.

Københavnersamlingen anbefaler kort opsummeret, et skifte mod mere bæredygtige transportvaner og en omdannelse af arealer mellem bygningerne fra trafik- og parkeringsarealer til grønne, aktive og opholdsorienterede byrum.

Kommuneplan 2024
Trafik- og byrumsplanen tager udgangspunkt i de overordnede visioner og målsætninger beskrevet i Københavns Kommuneplan 2024 – Fremtidens klimavenlige hovedstad, som Københavns Borgerrepræsentation vedtog den 12. december 2024. Her nævnes i visionen, at København skal være en by, hvor bæredygtig byudvikling, livskvalitet, kunst og kultur, sundhed, trivsel og tryghed fortsat gør byen til en af verdens bedste byer at bo og leve i og besøge.

Vores København
Planen bygger ligeledes på "Vores København - Vision for teknik- og miljøområdet i Københavns Kommune", som Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 29. januar 2024. Her fremgår det bl.a., at Københavns Kommune vil arbejde mod at skabe lokale miljøer, fællesskaber og naturlige mødesteder for alle københavnere samt sikre plads til et varieret og lokalt erhvervsliv, der kan medvirke til at skabe liv i de lokale områder og bidrage til områdets unikke karakter. Ligeledes fremgår det, at alle københavnerne skal have adgang til et grønt byrum i deres kvarter, og at alle bydele har både store og små grønne arealer samt at transporten mellem byens rum sker så grønt og bæredygtigt som muligt og med en prioritering af de mest pladseffektive transportformer.

Dataindsamling
Der blev desuden i 2024 udført hhv. trafik- og byrumsundersøgelser blandt borgerne på Amager gennem Maptionaire, som er et digitalt redskab til indsamling af stedsspecifikke data.

- Byrumsundersøgelse udført 21. oktober – 1. december 2024
- Trafikundersøgelse, udført 26. februar - 14. april 2024

Vidensgrundlaget består desuden af en række planer og strategier fra Københavns Kommune, samt lokaludvalgenes bydelsplaner hvoraf de vigtigste kan ses i listen til højre. En opsamling af igangsatte visioner, projekter og initiativer fra Amagers aktører kan ses i byrumsanalysen på s 10.

- Kommuneplan København 2024 – Fremtidens Klimavenlige hovedstad
- Københavnersamling Amager 2024 – Anbefalinger
- Vores København – Vision for teknik- og miljøområdet i Københavns Kommune
- Mobilitetsredegørelse 2024
- Biodiversitet i København - Strategi 2022-2050
- Handleplan 2022-2025 for Biodiversitet i København
- Bylivsregnskab 2023 - tendenser i det københavnske byliv
- Bynatur i København - Strategi 2015-2025
- Cykelfokus 2024
- Københavns Arkitekturpolitik 2017-2025 – Arkitektur for mennesker
- Københavns hovedtræk & ti unikke bydele – København
- Københavns hovedtræk & ti unikke bydele – Amager Øst og Amager Vest
- Københavns Kommunes træpolitik 2018-2025
- Træ-prioriteringsplan 2020-2025
- Bydelsplan for Amager Vest 2022-2026
- Bydelsplan for Amager Øst, 2022-2026
- Kvartersplan Sønderbro 2024-2029
- Strategiplan Ørestad NORD 2022-2032
- Foranalyse af cykelinfrastruktur til og i Østhavnen

Analyser og opsamling
Trafik- og byrumsplan Amager består desuden af fire bilag, som kan læses for grundigere indføring i grundlaget for konkrete beslutninger.

'Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter' præciserer bl.a. trafikale løsningsforslag og konsekvenser, og underbygges med data fra COMPASS beregninger. Gennem planen henvises flere gange til 'Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter' når det er særligt relevant.

Byrumsanalyse, som blev udført som del i arbejdet med Trafik- og byrumsplan amager, består af en række kortlægninger og analyser af de byrumsmæssige muligheder og potentialer på Amager.

Opsamling af dialogprocessen fremstiller indsigter fra processen med borgere og aktører på Amager, hvoraf de vigtigste pointer også kan findes under Dialog om planen på s 12.

- 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

Dialog om planen

Om dialogprocessen
Som en del af arbejdet med Trafik- og byrumsplan Amager, er der gennemført en række inddragende aktiviteter, fra januar til september 2025. Det drejer sig om:

- Interviews med udvalgte nøgleaktører (januar og februar 2025).
- Fire møder/workshops med projektets følgegruppe (marts '25- marts '26)
- Fem pop up-arrangementer i forskellige byrum (maj 2025)
- To dialogmøder i samarbejde med lokaludvalgene i hhv. Amager Øst og Vest.

Centrale temaer og pointer
Input fra disse dialogaktiviteter kan findes i bilaget 'Opsamling af dialogproces'. Derudover har Amager Vest Lokaludvalg i perioden dels afholdt et debatmøde om cykeltrafik, dels et event med en 'byrumscykel'.

Dialogen har været en integreret del af rådgiverholdets arbejde og har bidraget med vigtige indsigter i udfordringerne og inspiration til de løsninger, der indgår i trafik- og byrumsplanen.

De centrale temaer og pointer fra dialogen er, at:

1. Grønne, rekreative kvaliteter og adgang til naturen er en helt afgørende kvalitet på Amager - og der er ønske om mere!
2. Forskelligheden er stor på Amager, og det skal den fortsat være: Variationen i bykvarterer og byrum skal dyrkes, og der skal være plads til at leve sit liv på mange forskellige måder. Samtidig er der ønske om at styrke møderne og fællesskaberne på tværs af forskellighederne.
3. Der er et stort ønske om af forbedre vilkårene for cyklister og fodgængere, så det bliver trygt og attraktivt at bevæge sige til fods eller på cykel – ikke mindst for skolebørnene.
4. Der er udfordringer med (tung) trafik, og mange ønsker at fredeliggøre Amagers kvarterer. Samtidig er der opmærksomhed på at sikre tilgængelighed og fremkommelighed for alle.

Kortlægning
Interessenterne har udpeget konkrete byrum, hvor der er vigtige kvaliteter, der skal bevares eller udvikles, udfordringer, der skal løses eller potentialer, der skal forløses:


Pop up-arrangement på Sundbyøster Plads



Byrum, der opleves som gode
I dialogen er der udpeget en række byrum, der opleves som gode/velfungerende. Drejer sig især om:

- Grønne byrum, både rolige og aktive steder
- Byrum med kontakt til vandet
- Byrum med mulighed for aktivitet og samvær



Byrum, der opleves som dårlige
I dialogen er der udpeget en række byrum, der opleves som dårlige fungerende. Drejer sig især om:

- Veje, der er barrierer i byen
- Uindbydende byrum
- Stor skala og lange kedelige stræk



Byrum med særlige potentialer
I dialogen er der udpeget en række byrum med følgende potentialer, der kan opdyrkes. De vigtigste er:

- Mulighed for nye (grønne) forbindelser
- Mulighed for grønne, rekreative kvaliteter
- Mulighed for aktive byrum
- Mulighed for ekstraordinære oplevelser
- Mulighed for café- og butiksliv
- 'Nålestiksoperationer' i små byrum
- Rum for forbedring på metropladser....!

Udfordringer

Amager er som bydel helt sin egen, med en markant identitet og en central betydning for København, idet øen huser knap en fjerdedel af kommunens indbyggere. Amagers opleves i kraft af sin ø-struktur som sin egen, samtidig med, at den er tæt forbundet til resten af København og via nabokommunerne mod syd til udlandet.

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

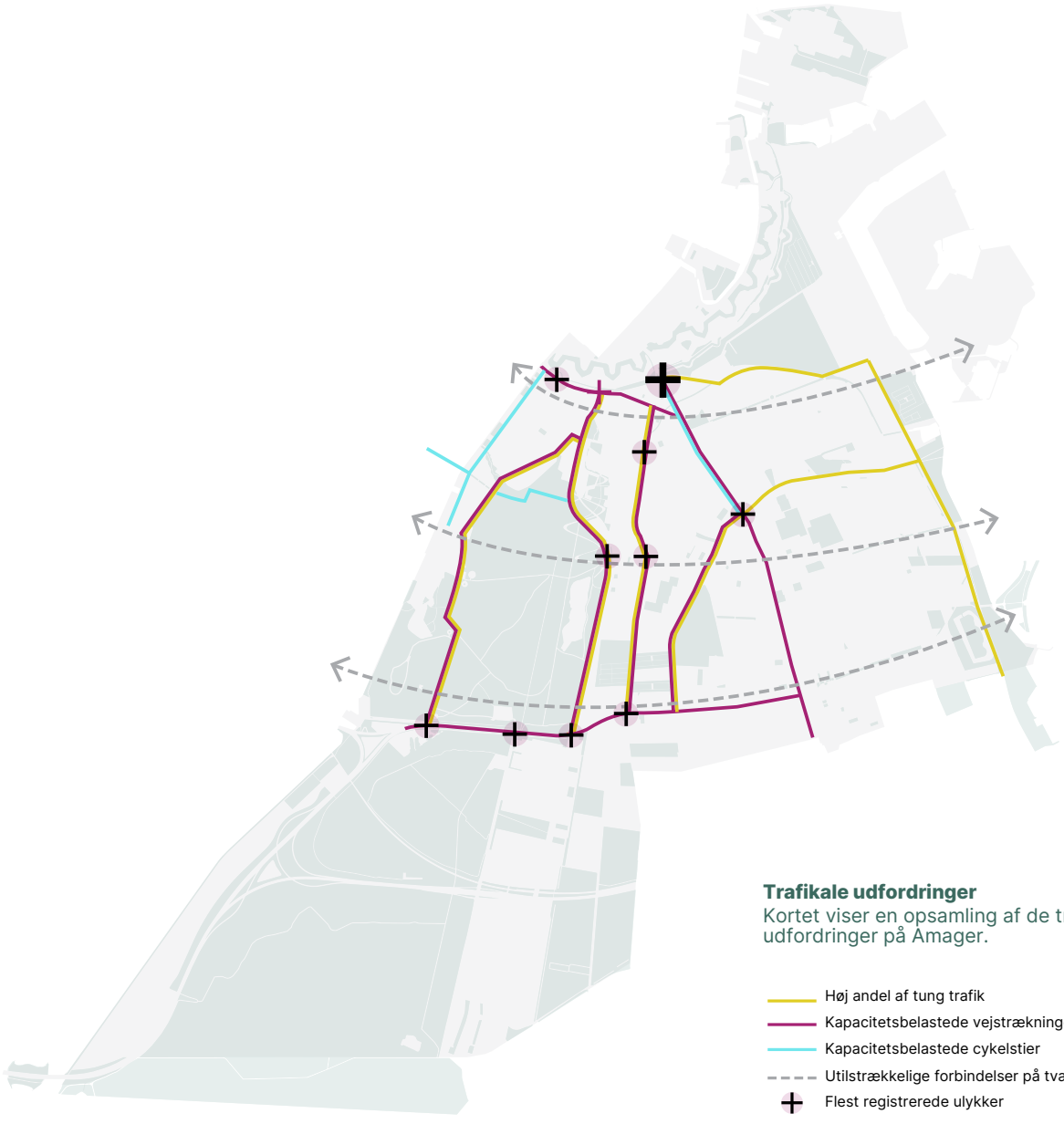
Amagers beboere mærker det **stigende trafikpres i form af trængsel, luftforurening, vejstøj og forringet bymiljø**, hvilket forstærkes af, at **store dele af bydelen primært er indrettet på biltrafikkens præmisser**.

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, Kalvebod Fælled og Amager Strandpark er enestående naturområder, som omringer bydelen med markante rekreative kvaliteter. Men mange steder **i de nære boligområder mangler der opholdsrum og bynatur**, ligesom **forbindelserne til de eksisterende naturområder og rekreative byrum er utilstrækkelige, 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.



Trafikale udfordringer
Kortet viser en opsamling af de trafikale udfordringer på Amager.

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

Mål i planen

Beslutningen om at udarbejde en samlet trafik- og byrumsplan for Amager har åbnet for et bredere blik på bydelens udvikling. Ved at betragte bydelene på Amager som en samlet helhed har det været muligt i højere grad at sammentænke trafikale løsninger og byrummets kvaliteter og dermed identificere potentialer og løsninger i en større sammenhæng.

Med udgangspunkt i et helhedsorienteret syn på Amager lægger planen op til, at bydelen fremover udvikles efter nogle få, tydelige målsætninger. Målet for planen som helhed er at understøtte Amagers udvikling, så bydelene bliver endnu mere attraktive steder at bo, leve og færdes.

De fire målsætninger adresserer temaerne mobilitet, byliv, bynatur og byrum, men er samtidig indbyrdes forbundne og gensidigt afhængige. Trafik- og byrumsplanen udgør dermed et samlet bud på, hvordan de mange hensyn i de offentlige byrum kan prioriteres og balanceres, så de tilsammen peger mod en langsigtet og bæredygtig udvikling af Amager.

Planens fire overordnede mål er derfor, at;

01

MOBILITET

Øge trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet

Amagers mobilitet skal foregå i et roligere og mere trafiksikkert tempo. Gennemkørende biltrafik skal reduceres i boligområder, og det skal være mere sikkert og trygt for cyklister, fodgængere, skolebørn og ældre at færdes i trafikken. Den tunge trafik på Amager, herunder jordkørsel til Lynetteholmen, skal afvikles trafiksikkert og til mindst mulig gene. CO2-udledning og støj fra vejtrafik skal reduceres ved at flere prioriterer at benytte mere bæredygtige og pladseffektive transportformer på ture til, fra og internt på Amager. Særligt skal der sikres et bedre sammenhængende cykel- og gangstinet på tværs af Amager.

02

BYLIV

Skabe kvarterer med plads til ophold og liv

Amagers kvarterer skal være mere inviterende, trygge og behagelige at opholde sig i. Det skal være kvarterer, hvor hverdagsliv kan leves, og der skal være plads til både liv og aktiviteter (sociale såvel som fysiske) samt ro og stilhed.

Amager er rig på kulturhistoriske spor og fortællinger, som giver kvartererne forskellige lokale identiteter, egenarter og sjæl. Kvartererne skal bidrage til at synliggøre områdernes forskellige unikke karakterer og historie.

03

BYRUM

Forbinde et mangfoldigt netværk af attraktive byrum

Amagers byrum skal forbindes bedre, så bevægelsen imellem dem bliver mere intuitiv og sammenhængende samt bidrager til at skabe bedre forbindelse mellem Amagers rekreative grønne og blå områder, boligkvartererne og deres lokale miljøer og mødesteder, samt væsentlige lokale funktioner såsom butikker, skoler og institutioner.

Der skal frigives mere plads i byrummene til ophold, bevægelse, natur mm., der understøtter beboernes og besøgendes livskvalitet, trivsel samt fysisk og mental sundhed. Byrummene skal desuden udvikles ud fra principperne om universelt design, så byen bliver mere tilgængelig for flere.

04

BYNATUR

Styrke naturens kvaliteter

Amager har store grønne og blå områder med dertilhørende rekreative værdier, men samtidig er der tæt bebyggede kvarterer, der har lang afstand til disse områder. Der skal skabes flere sammenhængende grønne forbindelser, som giver borgerne en mere attraktiv adgang til de rekreative arealer, fremmer biodiversiteten på Amager, skaber flere grønne kiler med naturoplevelser samt styrker borgernes livskvalitet og bydelens tilpasning til fremtidens klima. Dette omfatter bl.a. beplantning af træer og flere grønne elementer i byrummene samt etablering af grønne gader og lommeparker mv.

Planens indsatser

Trafik- og byrumsplan Amager er en samlet strategisk ramme for udviklingen af Amagers byrum og trafikale strukturer. Planen dækker et stort geografisk område og arbejder derfor på tværs af flere skalaer og temaer for at adressere både aktuelle udfordringer og langsigtede potentialer. Gennem en klar kobling mellem målsætninger, principper og konkrete projekter viser planen, hvordan fremtidens Amager kan formes i praksis.

Planen er opbygget i følgende niveauer:

- Den politiske bestilling er omsat til fire overordnede målsætninger for Mobilitet, Byliv, Bynatur og Byrum, som tilsammen sætter den strategiske retning for udviklingen af Amager.
- De fire målsætninger er konkretiseret gennem en række principper, der fastlægger fælles retningslinjer for planlægning og prioritering på tværs af Københavns del af Amager.
- Med afsæt i principperne foreslås tre helhedsorienterede indsatser. Indsatserne dækker større geografiske sammenhænge, integrerer flere målsætninger og fungerer som centrale strategiske greb til realisering af planens målsætninger.
- Realiseringen sker gennem en række konkrete projekter, heraf seks flagskibsprojekter, som demonstrerer, hvordan planens principper kan omsættes til fysiske løsninger i byens rum.

Figuren til højre viser opbygningen af planen med angivelser af projekt ID som fremgår af projektlisten i bilag.

VIDENSGRUNDLAG

Planer og strategier

- Vores København: Vision for teknik- og miljøområdet
- O.a. strategier og handleplaner fra Københavns Kommune



Kommuneplanen, KP24

Lokale ønsker og behov

- Københavnersamling Amager: Anbefalinger
- Maptionaire undersøgelser
- Bydelsplaner Amager Øst og Vest
- Og mange andre projekt- og visionsforslag

BYRUMSANALYSE, AMAGER

TRAFIKANALYSE, AMAGER

MÅL I PLANEN Hvor skal vi hen?

01 Mobilitet	02 Byliv	03 Byrum	04 Bynatur
Øge trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet	Kvarterer med plads til ophold og liv	Mangfoldigt og attraktivt netværk af byrum	Styrkede naturlige kvaliteter

PRINCIPPER FOR AMAGER Hvordan gør vi det?

1.1 Princip	2.1 Princip	3.1 Princip	4.1 Princip
1.2 Princip	2.2 Princip	3.2 Princip	4.2 Princip
1.3 Princip	2.3 Princip	3.3 Princip	4.3 Princip

PROJEKTKATALOG Hvad gør vi?

Hedhedsorienterede indsatser

Langsgående forbindelser (A1-A4)

Tværgående forbindelser (B1-B5)

Fredeliggørelse af boligområderne (C1-C13)

Flagskibsprojekter

D1	D2	D3	D4	D5	D6

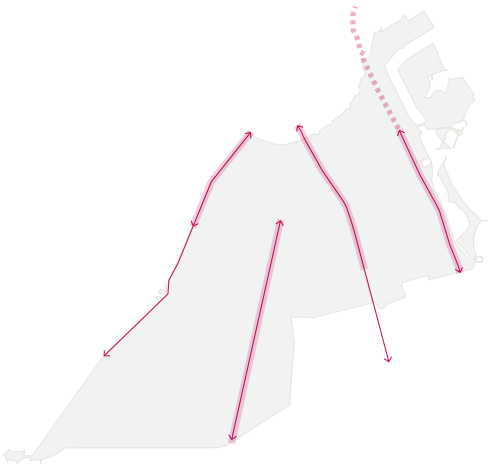
Øvrige projekter Se projektliste i bilag



Helhedsorienterede indsatser
De helhedsorienterede indsatser er afgørende for at realisere planens målsætninger. Flere af løsningerne opstår ikke i den enkelte udformning, men i samspillet mellem byrum, trafik og landskab på tværs af større sammenhænge. Indsatserne arbejder i en skala, der rækker ud over det enkelte byrum og omfatter gennemgående korridorer eller større områder, hvor flere byrum tænkes og udvikles i sammenhæng.

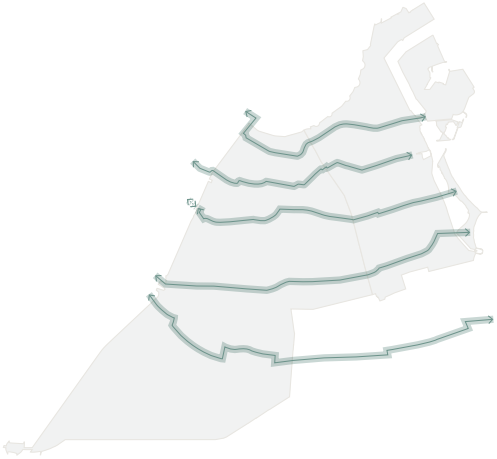
De helhedsorienterede indsatser berører samtidig planens centrale temaer byliv, byrum, bynatur og mobilitet og samler dem i fælles greb.

Diagrammer over viser de Helhedsorienterede indsatser lagt over på hinanden, som dermed introducerer et nyt hierarki af langsgående- og tværgående forbindelser samt et greb for fredeliggørelser af boligområderne. De helhedsorienterede indsatser bliver strukturerende greb der giver en strategisk retning for udvikling af Amager.



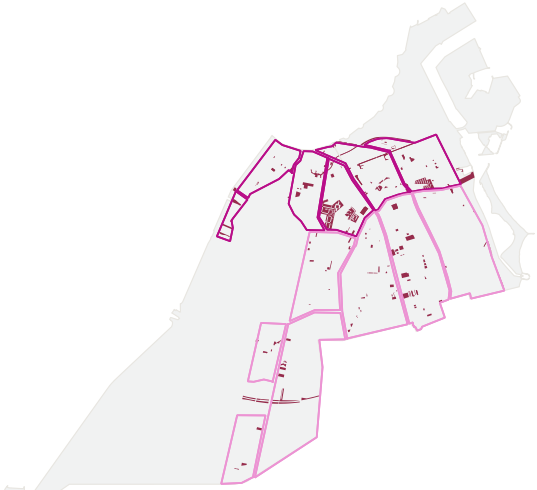
Langsgående forbindelser (A1-4)
Amager er fysisk orienteret i nord-sydgående retning – et resultat af både øens udformning og dens historiske bånd til Indre By. De langsgående forbindelser fungerer i dag som centrale hovedgader med tydelig identitet og stærk tilknytning til de omkringliggende kvarterer. De udpegende langsgående forbindelser fra øst mod vest, Islands Brygge, Ørestads Boulevard, Amagerbrogade og Amager Strandpark.

Disse forbindelser skal fastholdes og videreudvikles med afsæt i de stedsspecifikke muligheder og udfordringer. Det gælder både understøttelse af de eksisterende kvaliteter på de strækninger, som i dag opleves som karakterfulde identitetsbærere for området, men også mulighederne for videreudvikling og forlængelsen af de enkelte forbindelser.



Tværgående forbindelser (B1-5)
Hvor Amager har tydelige langsgående forbindelser, er de tværgående forbindelser svagere. Der er derfor behov for at styrke koblingen mellem Amagers østlige og vestlige dele.

Der foreslås fem grønne øst–vestgående forbindelser, som skaber sammenhæng på tværs af øen. Forbindelserne fungerer som sikre cykel- og gangruter, men også som rekreative forbindelser, der knytter havn og kyst sammen, forbinder grønne områder og byrum samt sikrer adgang til både eksisterende og planlagte cykel- og gangbroer over havneløbet.



Fredeliggørelse i boligkvarterne (C1-13)
Fredeliggørelse af boligkvarterer planlægges gennem såkaldte trafikøer og sivezoner. Trafikøer og sivezoner er en samlet indsats, der kombinerer byrums- og trafikale tiltag med henblik på at skabe mere fredelige, trygge og grønne boligkvarterer.

Indsatsen muliggøres blandt andet ved at reducere gennemkørende biltrafik i boligområderne og samle denne på et forenklet overordnet vejnet. Den reducerede biltrafik kombineres med byrums- og grønne tiltag, der styrker opholdskvaliteten og skaber mere trygge, attraktive og grønne byrum.

Seks flagskibsprojekter
Flagskibsprojekterne udgør strategisk vigtige steder, hvor omdannelse kan få stor gennemslagskraft for den fremtidige udvikling. Projekterne er centrale for realiseringen af de helhedsorienterede indsatser og udgør en væsentlig del af planens gennemførelse.

Flagskibsprojekterne ligger på udpegede langsgående eller tværgående forbindelser, som en del af de helhedsorienterede indsatser.

Et flagskibsprojekt er et konkret, stedsspecifikt projekt, der tager afsæt i lokale kvaliteter og understøtter planens målsætninger. Samtidig fungerer det som et udstillingsvindue for den større sammenhæng og viser, hvordan en hel strækning eller et større område kan forvandles, når det tværgående projekt realiseres i sin helhed.

(D1) Christmas Møllers Plads: Det foreslås at forenkle udformningen af krydset, og indføre en bussluse på den nordligste del af Amagerbrogade. På den måde kan området blive en ny 'port' til Amager, hvor der er bedre plads til ophold, tryggere færdsel for cyklister og fodgængere samt et grønnere byrum med god adgang til de rekreative kvaliteter ved voldanlæggene.

(D2) Axel Heides Gade: Det foreslås, at der skabes et rart og grønt byrum, når den kommende metrostation etableres. Ved at ensrette Islands Brygge og lukke stedvist for gennemkørende biltrafik, vil cyklister og fodgængere kunne bevæge sig mere trygt mellem Fælleden og havnen.

(D3) Svinget: Det foreslås, at de historiske spor efter Amagerbanen bearbejdes til et sammenhængende rekreativt areal, hvor det brede vejprofil, de grønne flader, de store træer og bygningernes arkitektoniske kvaliteter sættes bedre i spil.

(D4) Lergravsparken og Lergravs Allé: Med den nye metrolinje og den foreslåede grønne rute, Sundholmforbindelse, et vigtigt knudepunkt på det nordlige Amager. Derfor foreslås det at udforme parken med en mere åben, inviterende og rekreativ grøn karakter.

(D5) Byrum under højbanen ved Bella Center Station: Det foreslås, at der etableres bevægelsesfaciliteter, der kan være med til at dække behovet for flere aktive byrum på Amager. Samtidig har projektet demonstrationsværdi fordi erfaringerne kan overføres til andre lignende byrum.

(D6) Vejlands Allé: Det foreslås, at Vejlands Allé omdannes fra firesporet til tosporet vest for krydset, og ensrettet øst for krydset. Dette kan frigive plads til at etablere trygge cykelforbindelser og et grønt byrum, som forstærker oplevelsen af Alléen.

→ Læs mere om de enkelte flagskibsprojekter på s. 138 og i bilaget Projektliste.

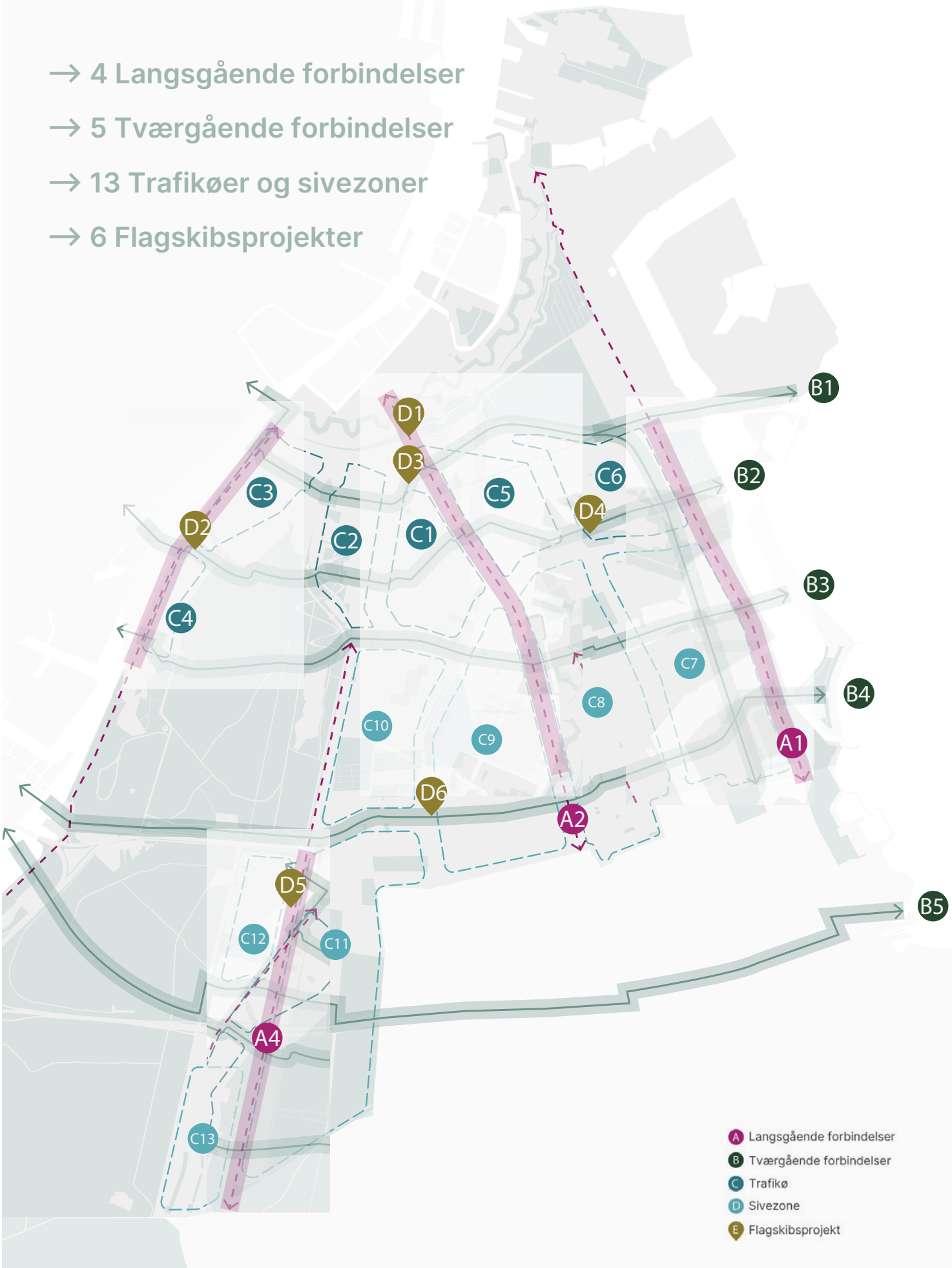
→ Læs mere om implementeringsplanen under Implementering på s. 176

→ 4 Langsgående forbindelser

→ 5 Tværgående forbindelser

→ 13 Trafikøer og sivezoner

→ 6 Flagskibsprojekter



Amager set i sammenhæng

København har gennem de seneste ca. 180 år udviklet sig fra fæstningsby til moderne storby. Trods byens kompleksitet fremstår klare og genkendelige fysiske strukturer, som kan samles i et forenklet byarkitektonisk logo, der illustrerer byens historiske udvikling og overordnede struktur - en udvikling og en udformning som fremtidens Amager indskriver sig i.

Byens logo aflæses ved, at den tidligere fæstningsring og vandfladerne omkring Slotsholmen tegner byens hjerte og mødet mellem by og vand. Herfra breder byen sig i bueformede ringe af søer, parker, kyster og landskaber, mens de historiske indfaldsveje skærer radialt gennem bueslagene og danner markante knudepunkter, der strukturerer byen og understøtter orienteringen.

I Trafik- og byrumsplan Amager er det især de tværgående forbindelser, der kobler sig til Københavns østlige del og giver mulighed for at knytte an til byens bueformede hovedtræk. Herved styrkes sammenhængen mellem Amager og resten af København.

Amagerbrogade er en af de historiske indfaldsveje, mens Islands Brygge, Ørestad Boulevard og Amager Strandvej er nyere langsgående forbindelser, men tilsvarende markante strækninger, der gennemskærer bydelens nyere bueslag og kobler sig til det historiske centrum.

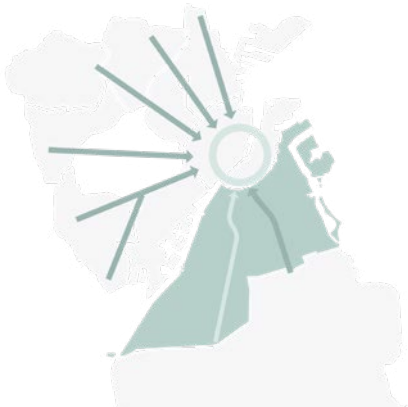
Diagrammerne viser Københavns bylogo fra Københavns hovedtræk & ti unikke bydele (2024), hvor de udpegede strækninger er indtegnet for at illustrere Trafik- og byrumsplan Amagers sammenhæng med resten af byen – både i et historisk perspektiv og som et greb i byens fremtidige udvikling.

Trafik- og byrumsplan Amager styrker således ikke kun Amagers bydele isoleret set, men indskriver sig i en samlet fortælling om København, hvor tydelige fysiske hovedtræk kan aflæses som et forenklet byarkitektonisk logo for hele byen.

Samlet set understøtter planens indsatser Københavns Kommunes ambitionerne om en sammenhængende by.



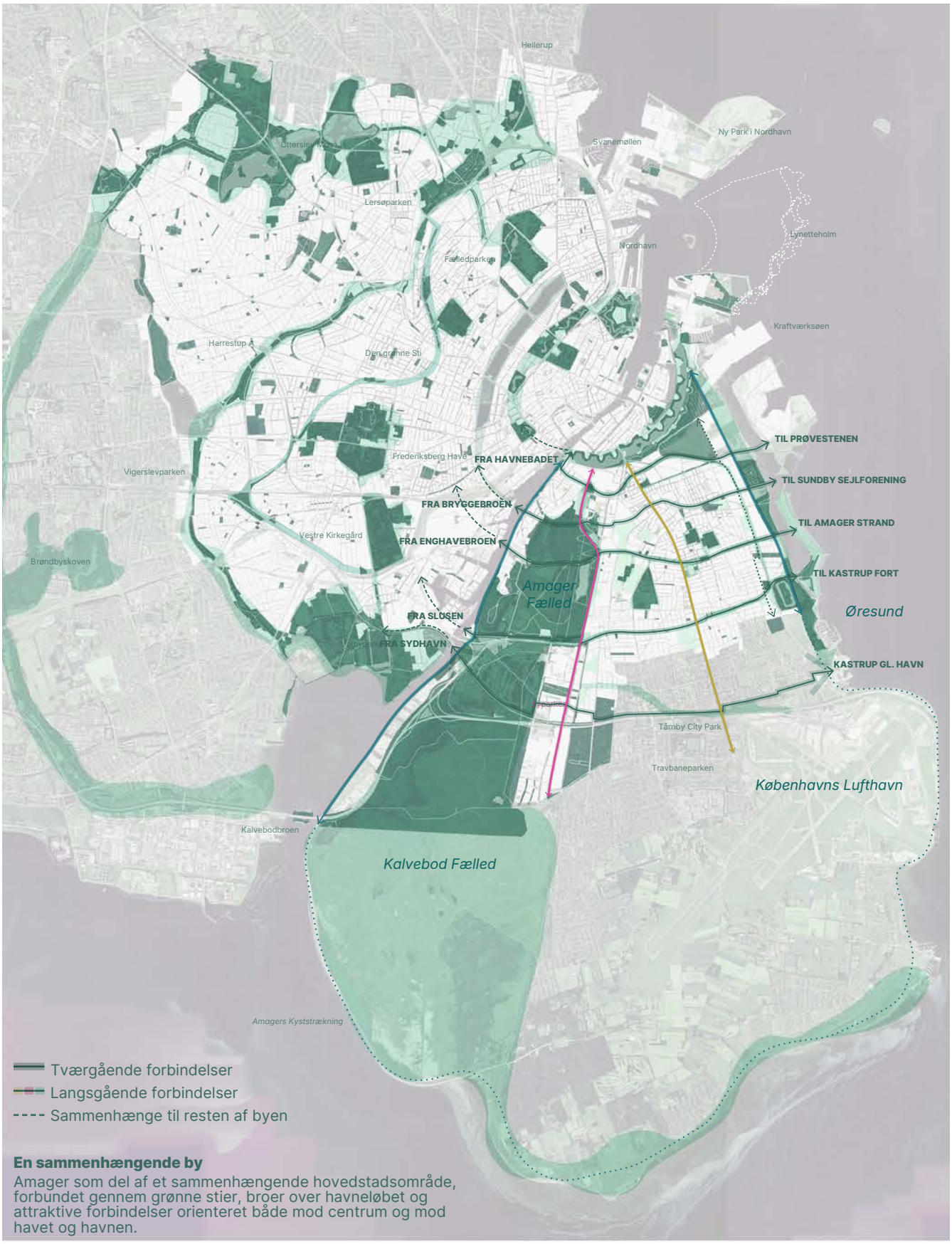
01 - Vandfladerne fra Christianshavns Vold og Søerne omkranser den tidligere fæstningsring, som tegner byens hjerte med Slotsholmen som det historiske tyngdepunkt. Amagers bydele orienterer sig i dag mod dette centrum.



02 - De gamle indfaldsveje til fæstningsbyen København, hvoraf Amagerbrogade er én. Diagrammet viser hvordan de langsgående forbindelser indskriver sig blandt de markant forbindelser ind mod det historiske tyngdepunkt og byens hjerte.



03 - Byens hjertes næsten cirkulære form tegnes af den tidligere fæstningsring. De indre søer danner et blåt bueslag mens de tre øvrige buer tegnes af Jagtvejslinjen, og dernæst parkforløbet fra Tippen og Valbyparken til Ryvangen samt efterfølgende Vestvolden og moseområderne, der som ringe i vand breder sig fra byens hjerte og gentager voldenes og søernes bueslag. Diagrammet viser hvordan de tværgående forbindelser indskriver sig i byens bueslag.



En sammenhængende by
Amager som del af et sammenhængende hovedstadsområde, forbundet gennem grønne stier, broer over havneløbet og attraktive forbindelser orienteret både mod centrum og mod havet og havnen.

Del 02
Principper for Amager

01 Amagers Mobilitet
02 Amagers Byliv
03 Amagers Byrum
04 Amagers Bynatur

Begreb
Ord- eller begrebsforklaringer vil fremgå af en lille tekstboks som denne løbende når de anvendes første gang.

I dette kapitel præsenteres principper for Amager fordelt på fire temaer, der tilsammen skal omsætte målsætningerne til handling. Principperne kan anvendes i takt med projekternes realisering de kommende år.

→ Hvert princip suppleres af én eller flere konkrete handlinger, som er markeret med en pil



Foto: JAJA



01

Amagers Mobilitet

Amagers Mobilitet omhandler hvordan vi bevæger os rundt; **til fods på cykel, i bil, med bus og metro**.

Mål:

Øge trafiksikkerhed og bæredygtig mobilitet
Amagers mobilitet skal foregå i et roligere og mere trafiksikkert tempo. Gennemkørende biltrafik skal reduceres i boligområder, og det skal være mere sikkert og trygt for cyklister, fodgængere, skolebørn og ældre at færdes i trafikken. Den tunge trafik på Amager, herunder jordkørsel til Lynetteholmen, skal afvikles trafiksikkert og til mindst mulig gene. CO2-udledning og støj fra vejtrafik skal reduceres ved at flere prioriterer at benytte mere bæredygtige og pladseffektive transportformer på ture til, fra og internt på Amager. Særligt skal der sikres et bedre sammenhængende cykel- og gangstinet på tværs af Amager.

1.1 Skab bedre forhold for fodgængere og cyklister

1.2 Reducér af gennemkørende trafik i boligområderne

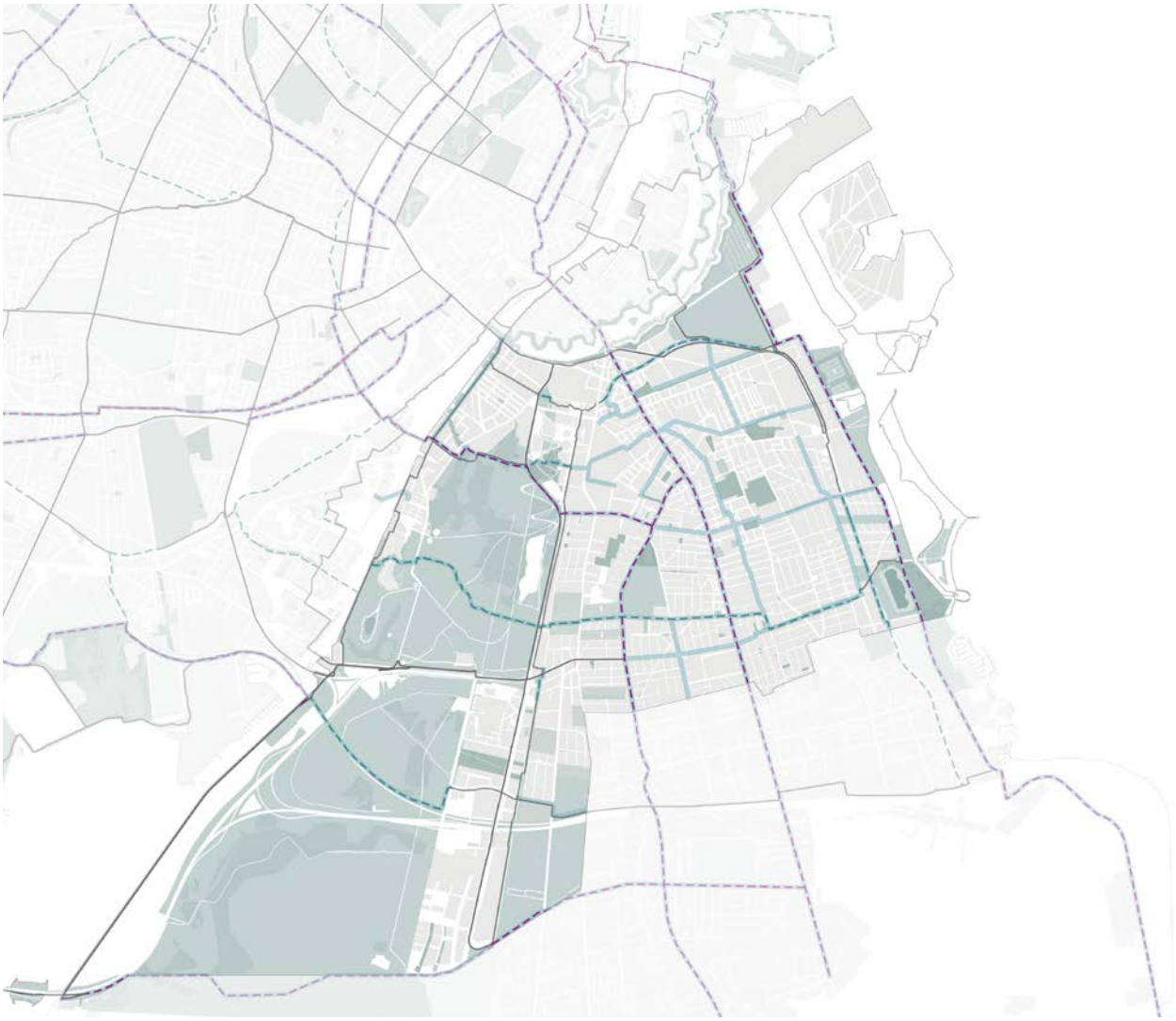
1.3 Skab øget trafiksikkerhed og tryghed



Grønne ruter
Kortet viser eksisterende og planlagte grønne ruter jf. KP24.



Supercykelstier
Kortet viser eksisterende og planlagte supercykelstier jf. KP24.



KORT 1.1: Nye cykel- og gangruter
Der bygges videre på det eksisterende netværk af cykelforbindelser, herunder grønne ruter, supercykelstier almindelige cykelforbindelser, hvoraf nogle også indgår i PLUSnettet.

1.1: Skab bedre forhold for fodgængere og cyklister

Gang og cykling skal være nemt, trygt og intuitivt, og dermed det oplagte valg i hverdagen, på både korte og længere distancer til og fra arbejde, uddannelse, daginstitutioner, dagligvarebutikker mv.

Desuden indbyder Amagers mange attraktive store grønne og blå naturområder til gå-, løbe- og cykelture, men forbindelserne til og fra disse er præget af skiftende bymæssig karakter og stiforhold, hvorfor de ikke er intuitive og nemme at benytte som cyklist eller gående.

Ligeledes udgør bl.a. voldanlæggene ifm. metrohøjbanerne og nogle af haveforeningerne barrierer for bevægelse på tværs. Se kortet.

Fodgængere og offentlig transport

At skabe bedre forhold for fodgængere understøtter også brugen af kollektiv trafik. F.eks. går 9 ud af 10 passagerer til Metroen og gåturen er i gennemsnit 600 m. Metroens passagerer er villige til at gå op til 70 procent længere til stationerne, hvis der er attraktive og trygge forbindelser og ruter med et levende bymiljø.

→ Skab attraktive og trygge forbindelser for gående til og fra Amagers metro- og busstationer.

Bedre forhold for cyklister

For at styrke de øst-vestgående korridorer foreslås fem nye tværgående forbindelser. Hver forbindelse har forskellige karakteristika, da de forløber igennem forskellige byrum på Amager, men fælles for dem er, at fodgængere og cyklister skal kunne færdes mere trygt og intuitivt på tværs af Amager end i dag, og at forbindelserne udformes med varieret beplantning, kunst, opholds- og mødesteder samt funktioner til leg og træning, der afspejler de lokale steder, de passerer igennem. Alle forbindelserne skal ses i tillæg til det eksisterende plangrundlag for bl.a. fremtidige grønne ruter og supercykelstier.

Forbindelserne kobles til det øvrige cykelstinet, så de tilsammen danner et sammenhængende system. Stinettet tænkes desuden i sammenhæng med den kollektive transport, så adgang til bus- og metrostationer gør det enkelt at vælge disse transportformer. (Se kort)

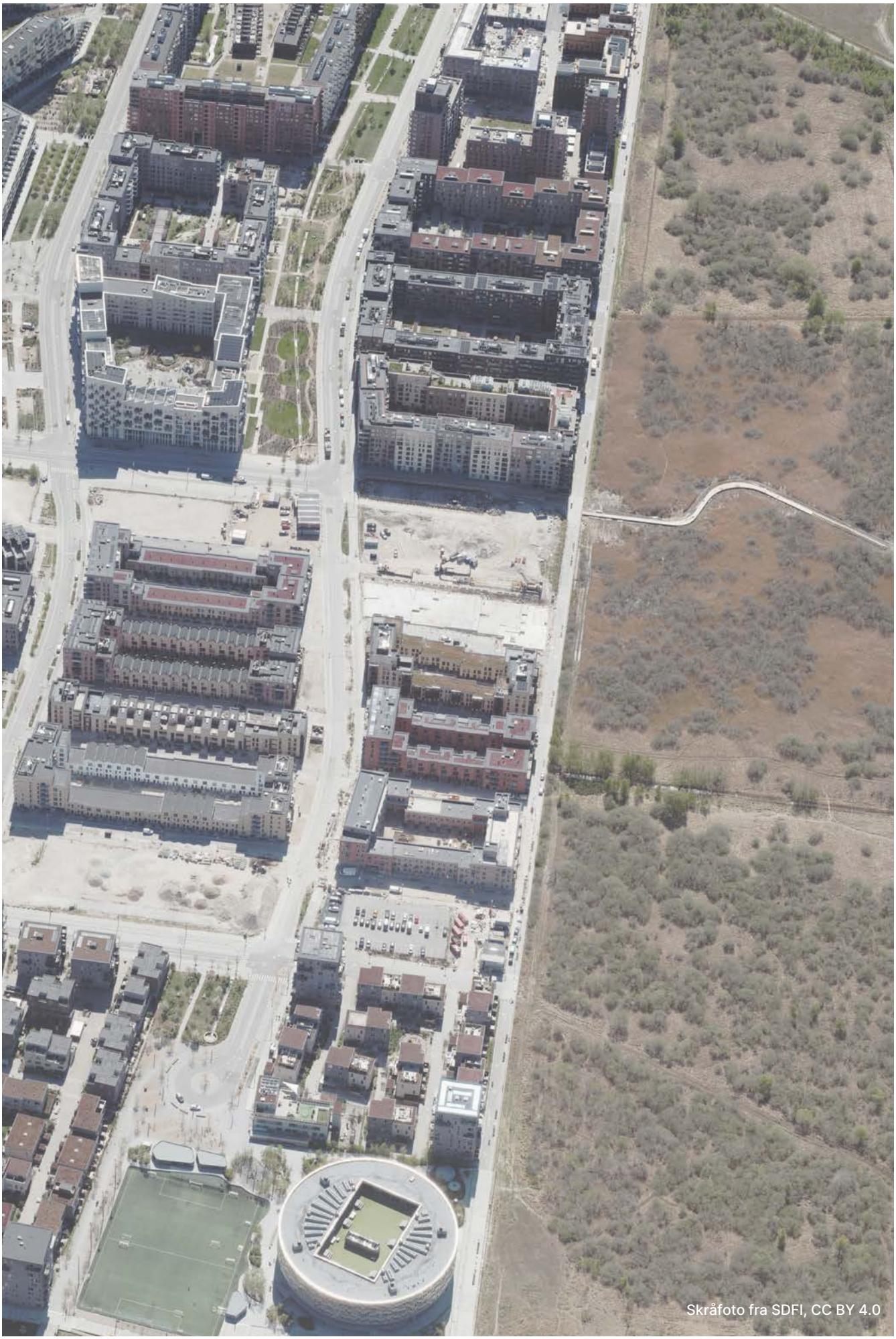
→ Læs mere om de konkrete tiltag under Helhedsorienterede indsatser: Tværgående forbindelser på s. 78

Der er allerede etableret cykel- og gangstiforhold på mange af de gennemgående nord-sydgående korridorer. Der er dog pres på cykelstinettet, specielt i den nordlige del af Amager omkring broforbindelserne til og fra resten af København, hvor både bebyggelsestætheden og cykeltrafikmængderne er høje.

→ Læs mere om de konkrete tiltag under Helhedsorienterede indsatser: Langsgående forbindelser på s. 66

→ Etabler cykelstiforhold hvor disse er ønsket, kan forbedre trafiksikkerheden og indgå i et sammenhængende stinet.

→ Udvid bredden af eksisterende cykelstier, hvor


Skråfoto fra SDFI, CC BY 4.0

det er muligt og kapaciteten er opbrugt.

→ Sikr tilstrækkelige cykelparkeringsforhold, hvor behovet overstiger parkeringskapaciteten.

→ Sikr cykelparkering nær hoveddøren. Ved smalle fortove kan det ske på bekostning af en bilparkeringsplads.

Bedre forhold for fodgængere

Gennem trafikdæmpning og byrumsløft forbedres forholdene for cyklister og fodgængere i mange boligområder. Dette gælder særligt ved etablering af trafikøer og sivezoner, da mindre gennemkørende biltrafik og lavere hastigheder giver bedre vilkår for både at færdes langs og krydse gaderne. For fodgængere arbejdes der desuden med trygge forbindelser og overgange omkring skoler og institutioner. Samtidig udformes byrummene i højere grad efter principperne for universelt design, så der bl.a. bliver flere muligheder for at gøre et hvil og så flere grupper kan føle sig tryggere ved at færdes til fods i byen.

Fremover skal fortovene i højere grad prioriteres til fodgængere og ophold og, hvor det er muligt, gøres bredere. Det skal være nemt og trygt at krydse gaden – enten via fodgængerovergange eller på gader med lav hastighed, herunder også gader med meget parkering, hvor parkerede biler i dag kan opleves som en barriere.

→ Udform gaderummet efter principperne for universelt design.

→ Prioritér fortovsarealer til fodgængere og ophold. Undgå parkering på fortovsarealet.

→ Sikr at ladestandere i videst muligt omfang ikke optager plads på fortovet. Hertil kan ladning uden stander undersøges.

→ Styrk fodgængeres adgang til gaderummene særligt i gader med meget bilparkering.

Arealanvendelse i gaderummet

Forbedring af gang- og cykelstiforholdene, frigivelse af byrumsarealer til mere ophold og begrønning samt etablering af nye tværgående forbindelser vil flere steder betyde, at eksisterende bilparkeringspladser på gadeplan må flyttes eller omdannes.

Belægningen på de offentligt tilgængelige parkeringspladser varierer betydeligt på tværs af Amager. I mange områder er der en del ledige bilparkeringsmuligheder - selv på de mest pressede tidspunkter af døgnet. Andre områder har en høj belægningsprocent og mange parkerede biler, særligt om aftenen/natten. Det gælder især i den tættere karrébebyggelse i den nordlige del af Amager. Her kan nedlæggelse af bilparkeringspladser opleves som et stort indgreb og en kilde til frustration for beboerne, der benytter en bil i det daglige.

I den forbindelse anbefales det, at den ledige kapacitet i eksisterende offentligt tilgængelige parkeringsanlæg i konstruktion udnyttes bedre. Dette kan ske ved at styrke incitamenterne til at benytte disse anlæg, regulere det samlede bilparkeringsbehov samt ved at leje yderligere parkeringspladser i eksisterende private parkeringsanlæg. Først herefter bør muligheden for at etablere nye offentlige parkeringsanlæg overvejes, da dette er omkostningstungt og indebærer en betydelig klimabelastning i både anlægs- og driftsfasen.

→ Læs mere om bilparkeringen i planen i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter.

→ Regulér bilparkeringsbehovet og skab incitament til i højere grad at udnytte eksisterende ledig bilparkeringskapacitet

→ Lej bilparkeringspladser i eksisterende private bilparkeringsanlæg.

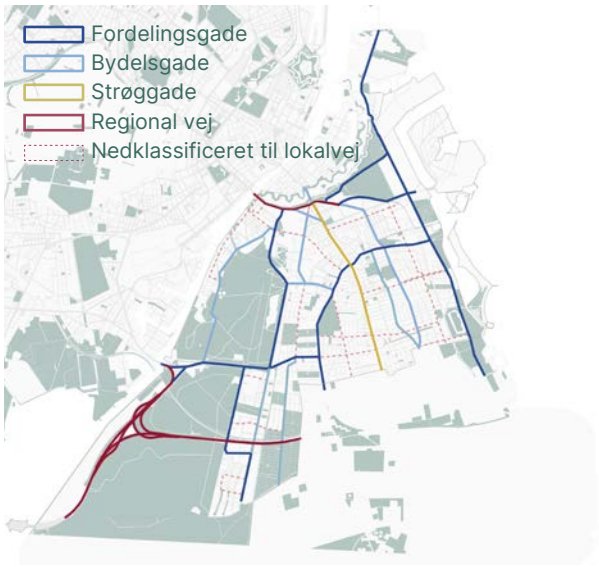
→ Udnyt eksisterende tilgængelig bilparkeringskapacitet i konstruktion bedre.

Derudover findes der nogle steder kørebanearealer, der i dag er for brede ift. eksisterende trafikmængde og hastighedsgrænse. En reduktion af kørebanearealet disse steder kan både have en hastighedsdæmpende effekt og forbedre trafiksikkerheden, ligesom det kan være medvirkende til at frigive arealer, der kan anvendes bedre i fremtiden. Ligeledes kan forslag i planen, herunder f.eks. ensretning af færdslen, være med til at frigive kørebaneareal, der kan udnyttes anderledes i fremtiden.

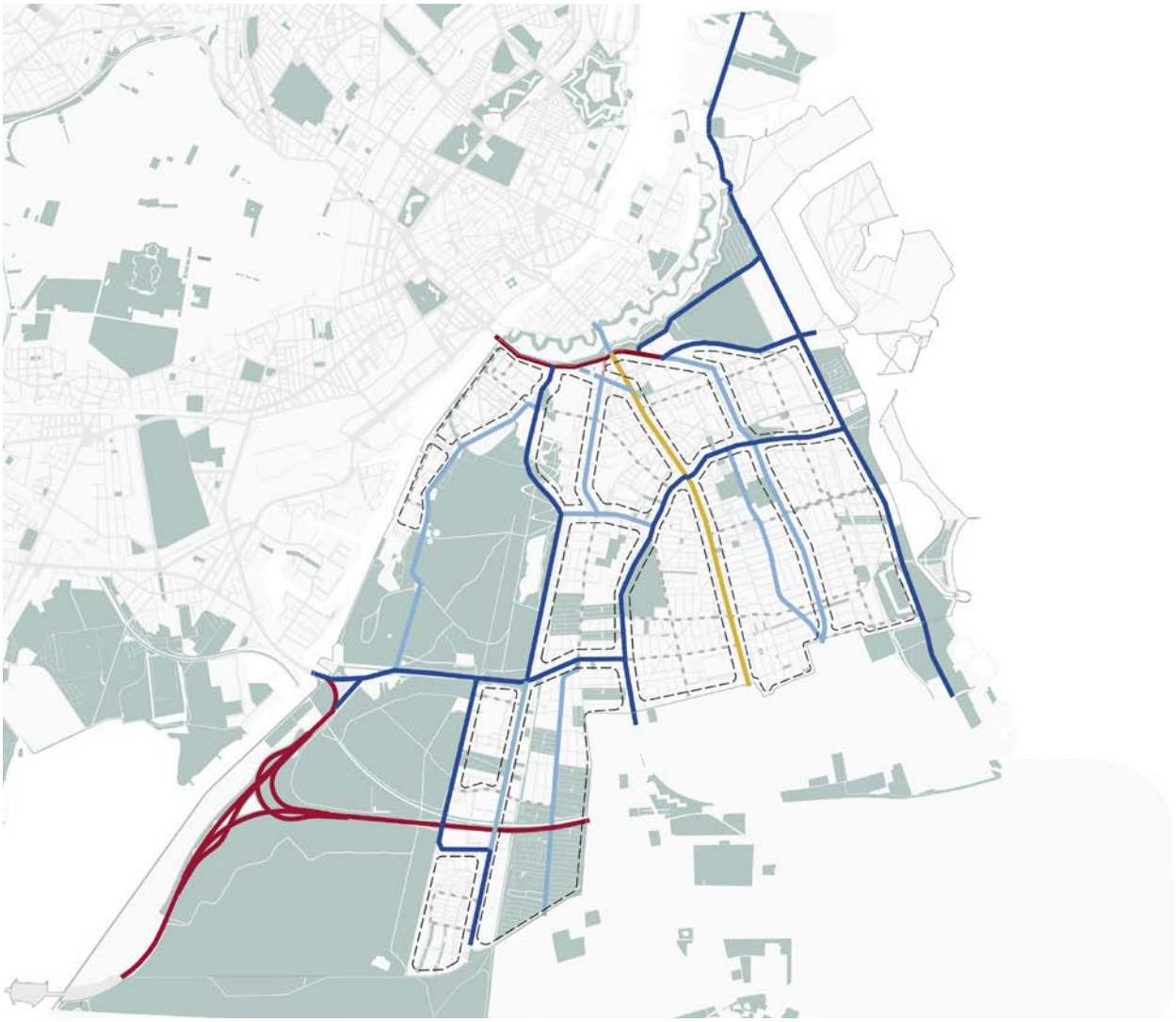
→ Ændr anvendelsen af overdimensionerede kørebanearealer



Vejklasser i dag
Kortet viser eksisterende veklasser jf. KP24



Nye vejklasser
Kortet viser foreslåede nye vejklasser



KORT 1.2: Ny vejinfrastruktur
Kortet viser vejklasserne i den nye vejinfrastruktur, og hvordan de tegner konturerne af de foreslåede trafikøer og sivezoner. Det nye vejnet muliggør tiltag for fredeliggørelse i boligkvartererne indenfor de markerede zoner.

1.2: Reducér gennemkørende trafik i boligområder

For at skabe bedre rammer for hverdagslivet på Amager, forbedre trafiksikkerheden og trygheden for gående og cyklister, øge mulighederne for ophold og de sociale mødesteder samt kvaliteten af disse, skal biltrafik fremover fylde mindre i udvalgte boligområder.

Den gennemkørende biltrafik reduceres gennem trafikale tiltag, såsom ensretninger, fartdæmpere, vejlukninger for biltrafik mv., samt nedskiltede hastighedsgrænser. Dette kan bl.a. realiseres gennem etableringen af trafikøer og sivezoner, hvor der fortsat vil være adgang for biler med ærinde i områderne – f.eks. beboere, besøgende, handicapkørsel, erhvervskørsel og varelevering mv. – men det vil ikke være muligt (i trafikøerne) eller attraktivt (i sivezonerne) at køre igennem områderne i bil. Formålet er at styrke boligområdernes kvalitet ift. fællesskab, opholdsværdier og bynatur mv. og tiltagene kan på sigt bidrage til, at flere vælger mere bæredygtige transportformer.

→ Læs mere om de konkrete tiltag under Helhedsorienterede indsatser: Fredeliggørelse af boligkvarterne på s. 108.

Fremkommelighed
Lokalt i trafikøerne og sivezonerne vil trafikafviklingen i højere grad ske på de bæredygtige transportformers præmisser, og udenfor områderne vil den gennemkørende biltrafik blive samlet på færre, overordnede veje, der er bedre egnet til at håndtere biltrafik. Når biltrafikken samles på færre strækninger, vil det medføre stigninger i biltrafikmængderne på disse samt reduceret fremkommelighed for biltrafikken. Det vurderes dog at gevinsterne ved byrumskvaliteterne opvejer dette.

→ Læs mere om fremkommelighed i planen i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter.

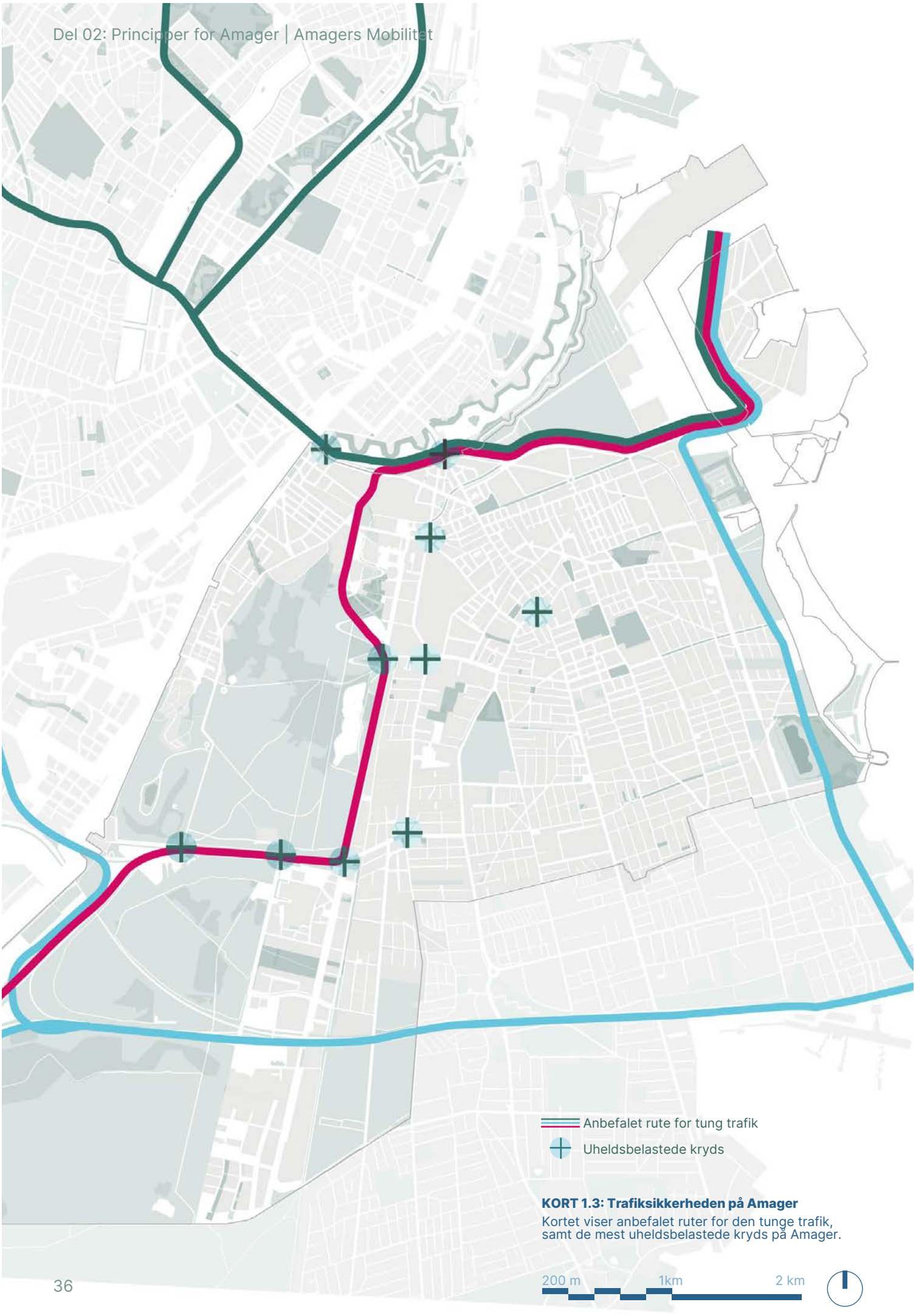
CO2-udledning ved mindre vejtrafik
Generelt vil mange af tiltagene i planen, der fremmer forholdene for gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik, tilskynde til mindre bilbrug og derved reducere CO2-udledningen ved mindre vejtrafik. Når de mere bæredygtige transportmidler bliver mere konkurrencedygtige særligt ift. rejsetid og komfort, og når bilen ikke nødvendigvis er det hurtigste valg, så vil flere også prioritere anderledes i deres transportvalg.

I fremtiden skal det være mere nemt og trygt at vælge mere bæredygtige og pladseffektive transportformer. Dette indebærer prioritering og anlæg af infrastruktur, der bidrager til dette, og det relaterer sig til flere af de øvrige principper i planen. For de personer, der har et behov for at bruge en personbil, skal denne helst være emissionsfri.

→ Prioriter anlæg af infrastruktur der gør bæredygtige transportformer til det nemme valg.

→ Udbyg den eksisterende ladestanderinfrastruktur.

→ Etabler nulemissionszoner på baggrund af erfaringer fra forsøgszone i København, og såfremt der kommer lovhjemmel hertil.



KORT 1.3: Trafiksikkerheden på Amager
Kortet viser anbefalet ruter for den tunge trafik, samt de mest uheldsbelastede kryds på Amager.

1.3: Skab øget trafiksikkerhed og tryghed

I flere kryds på Amager er der registreret mange uheld indenfor de seneste 5 år. Desuden viser undersøgelser, at der stadig er et stykke vej ift. at skabe tryghed i trafikken. Særligt omkring skoler og institutioner kan trafikken skabe utryghed blandt børn og deres forældre. Derfor oprettes flere tryghedszoner og trafiksikkerheden prioriteres højt omkring skolerne på Amager for at sikre børnenes adgangsveje.

Jo lavere hastighed, desto lavere er risikoen for både ulykker og alvorlige skader. Derfor fastsættes hastigheden som udgangspunkt til 40 km/t på fordelings- og bydelsgaderne (for bydelsgaderne kan der være lokale trafiksikkerhedshensyn der tilsiger 30 km/t) og til 30-40 km/t på strøggaden Amagerbrogade. Indenfor trafikøerne og sivezonerne vil hastigheden som udgangspunkt være 30 km/t.

→ Etabler trafiksikkerhedsforbedrende tiltag i de mest uheldsbelastede kryds

→ Nedskilt hastigheden og etabler hastighedsdæmpende foranstaltninger

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, trafiksikkerhed på Amager.

I fremtiden skal den tunge trafik afvikles mere trafiksikkert på færre vejstrækninger og til mindst mulig gene for Amagers beboere og erhvervsliv. Derfor peges på anbefalede ruter 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 for tung trafik.'

→ Læs mere om tung trafik i planen i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter i afsnit 7.4.

→ Afvikl tung trafik på færre anbefalede ruter

→ Indret de anbefalede ruter mere trafiksikkert og til at kunne håndtere tung trafik

→ Arbejd mod at fremme klimavenlig og pladseffektiv citylogistik på Amager



Foto: JAJA



02

Amagers Byliv

Amagers byliv drejer sig om det **liv og aktivitet**, der foregår i byrummene: hvordan folk bruger og oplever dem. Det handler om **mennesker, fællesskab og kultur**.

Mål:

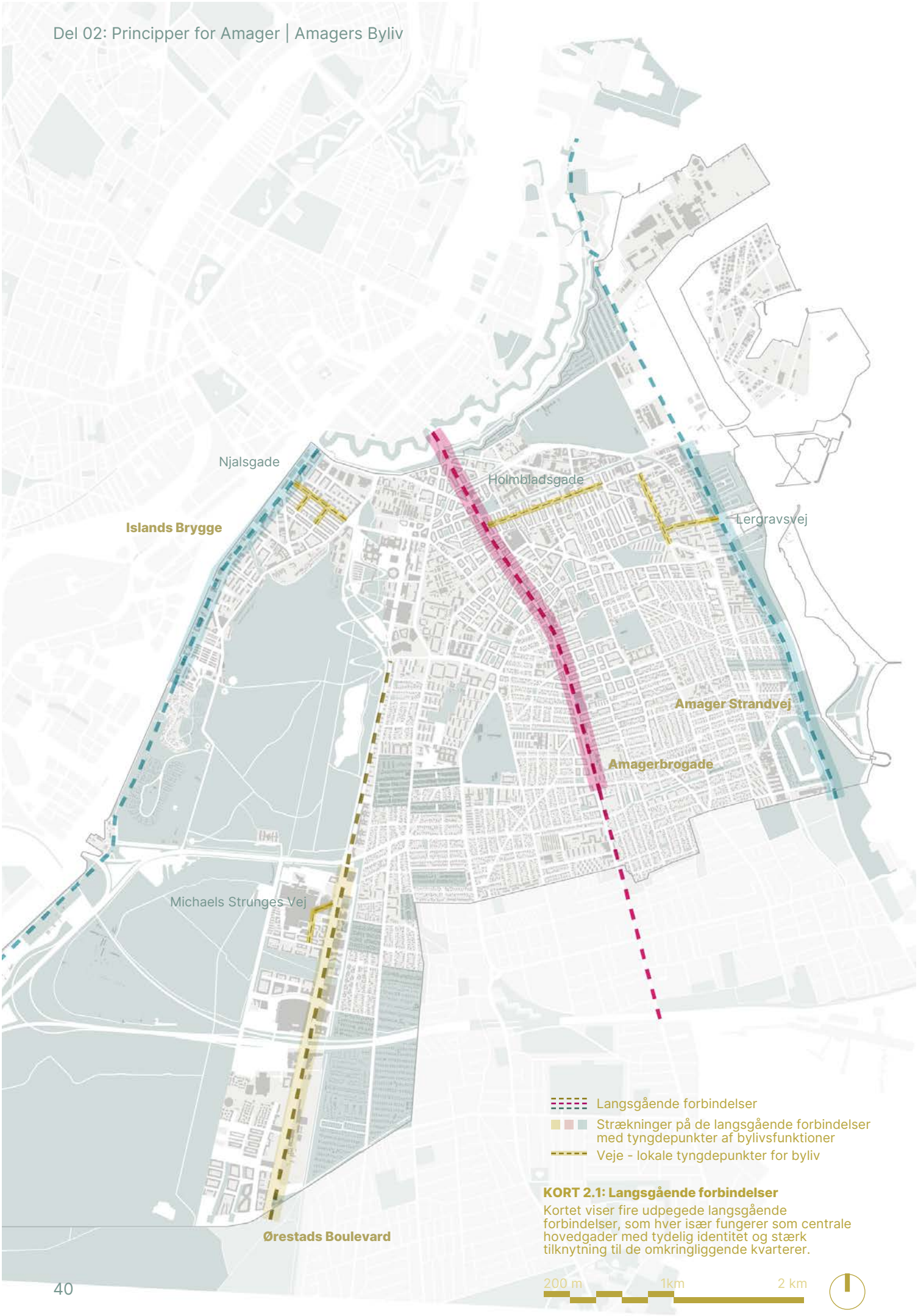
Kvarterer med plads til ophold og byliv
Amagers kvarterer skal være mere inviterende, trygge og behagelige at opholde sig i. Det skal være kvarterer, hvor hverdagsliv kan leves, og der skal være plads til både liv og aktiviteter (sociale såvel som fysiske) samt ro og stilhed.

Amager er rig på kulturhistoriske spor og fortællinger, som giver kvarterne forskellige lokale identiteter, egenarter og sjæl. Kvartererne skal bidrage til at synliggøre områdernes forskellige unikke karakterer og historie.

2.1 Understøt Amagers kvartersidentiteter og hverdagsliv

2.2 Skab balance i bylivet

2.3 Udfold skolens rolle som kvarterets centrum



KORT 2.1: Langsgående forbindelser

Kortet viser fire udpegede langsgående forbindelser, som hver især fungerer som centrale hovedgader med tydelig identitet og stærk tilknytning til de omkringliggende kvarterer.

2.1: Understøt Amagers kvartersidentiteter og hverdagsliv

Amager rummer en mosaik af identiteter, som knytter sig til en variation af rumlige og sociale oplevelser på tværs af Amager. Særligt for Amager er tilknytningen til vandet og de store grønne vidder, hvor også mange af bydelenes aktiviteter, oplevelser og fællesskaber udfolder sig.

De langsgående forbindelser fungerer som centrale hovedgader med klar identitet og stærk forankring i de omkringliggende kvarterer. De udgør væsentlige tyngdepunkter for byliv. I Amagerbro, Islands Brygge samt de nyere bydele i Ørestad og ved Amager Strand findes samtidig gader, hvor lokal handel, caféliv og mødesteder samler sig. Holmbladsgade, Frankrigsgade, Strandlodsvej og Njalsgade fungerer som lokale tyngdepunkter, tæt knyttet til kvarterernes hverdagsliv.

Langsgående forbindelser
Hver strækning har sin egen identitet: Islands Brygge med den rekreative havnekant, Ørestads Boulevard med det urbane forløb under metrohøjbanen, Amagerbrogade som bydelens vigtigste handelsstrøg og Amager Strandvej med sin tætte forbindelse til Amager Strandpark. Netop forskelligheden er en styrke, der bør bevares og understøttes, så de enkelte strækningssærpræg træder endnu tydeligere frem. **(se kort)**

→ Understøt udviklingen af klare, identitetsskabende hovedstrøg, der samler bylivsfunktioner og hverdagsliv, med en høj koncentration af udadvendte stueetagefunktioner, herunder handel, servering, dagligvare, kultur og lokale servicefunktioner, suppleret af attraktive opholds- og mødesteder.

→ Styrk kobling mellem Amagers udpegede langsgående forbindelser og de lokale tyngdepunkter for byliv, for at sikre sammenhæng i bylivet.

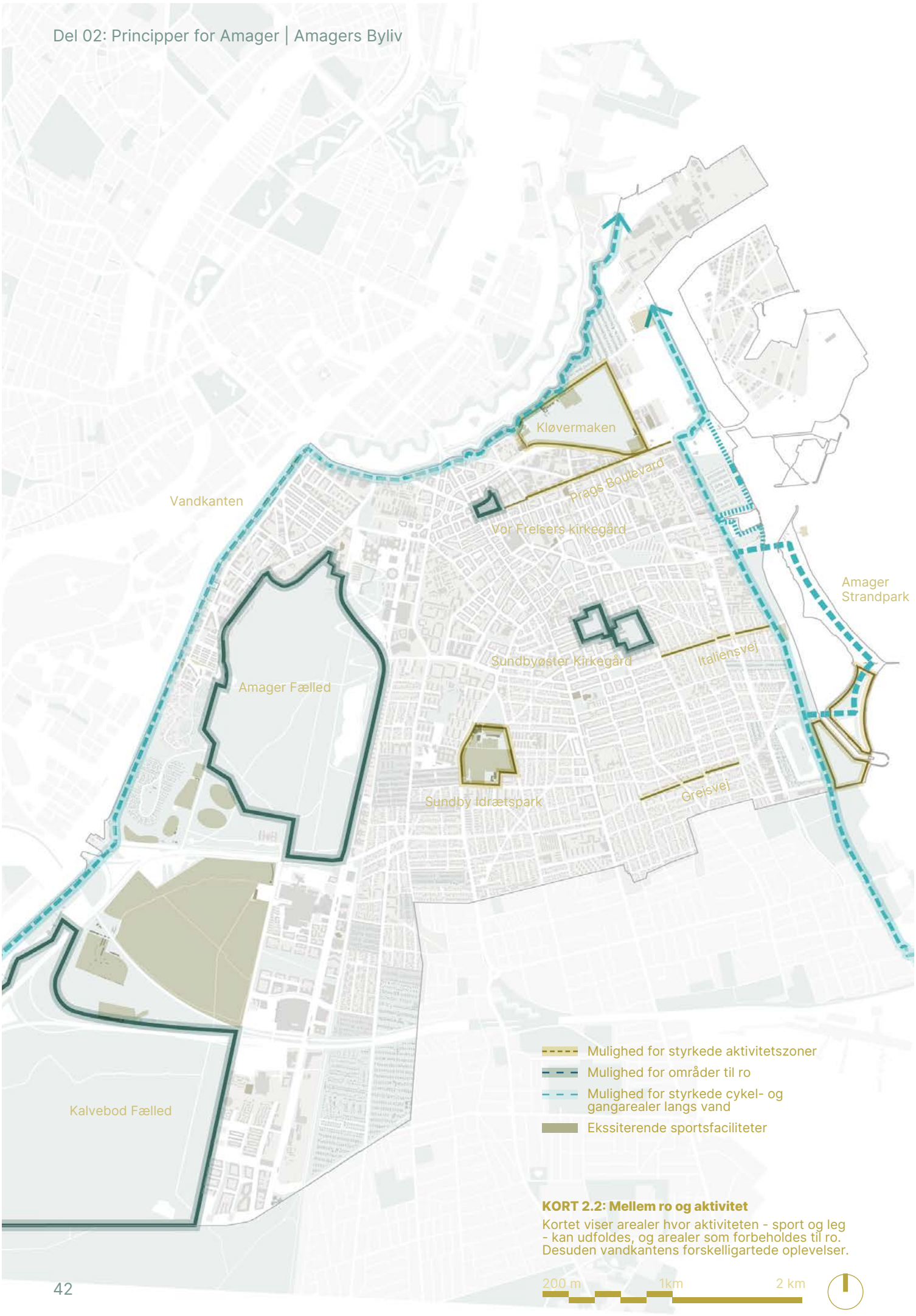
Læs mere om de konkrete tiltag under Helhedsorienterede indsatser: Langsgående forbindelser på s 66

Foreninger og fællesskaber
De store fællesskaber i hverdagen er ofte knyttet til foreningslivet, hvor af sport og fritid spiller en stor rolle. Også på Amager. Men netop på Amager, som historisk har været landbrug og fødevareproduktion, kan fællesskaberne omkring dyrkning også komme til at spille en endnu større rolle. Det bør både gøre sig gældendende ved bevaring af eksisterende byhaver, eksempelvis i Sundby, Majporten og langs Prags Boulevard, og etableringen af nye.

→ Udvikl og understøt initiativer som urban farming, på land og i vand, lokale fødevarefællesskaber og en mere integreret fødevareproduktion i byen - i fin forlængelse af Amagers historie og identitet som byens have

Invitation til deltagelse
Bylivet skal understøttes af borgernes aktive deltagelse i udformning og funktioner, og der skal skabes rammer for spontanitet til bydelenes aktører.

→ Inviter Amagers aktører til at lave forsøg med form og funktioner i byens rum evt. i tidsafgrænsede perioder.



KORT 2.2: Mellem ro og aktivitet

Kortet viser arealer hvor aktiviteten - sport og leg - kan udfoldes, og arealer som forbeholdes til ro. Desuden vandkantens forskelligartede oplevelser.

2.2: Skab balance i bylivet

Et velfungerende byliv kræver en balance mellem det rolige og det aktive. De store grønne områder skal fortsat tilbyde steder, hvor man kan trække sig tilbage og finde ro – men også de helt lokale byrum bør indrettes med plads til fordybelse og stilhed. Samtidig skal de store aktivitetsområder som Kløvermarken, Sundby Idrætspark, arealerne under metrohøjbanen og strandpromenaden udvikles til zoner, hvor sport, leg og fysisk udfoldelse kan finde sted. Leg skal være en naturlig del af byens gader og pladser, som kan bruges af både børn og voksne. Endelig skal bylivet udvikles med blik for sæsonerne, så byen rummer forskellige programmer og oplevelser året rundt.

Havet, havnen og haverne
Karakteristisk for Amager er at flere af attraktionerne er de store åbne, grønne og blå rum, den gode plads, og udsynet til både himmel og tilbage på byen. Hvor Amager før var Københavnerne forrådslager, kan man i dag siger at det er Københavns have. Der er derfor nogle særlige steder hvor, balancen skal findes mellem ro og aktivitet.

→ Bevar naturen og pladsen til ro på Fælleden i balance med behovet for krydsende cyklister.

→ Bevar forskelligheden i oplevelser langs vandkanten, så de aktive badezoner på Islands Brygge balanceres med Nokkens ro, og Amager Strandparks vandsport balanceres med lommer af ro mellem kolonihaveforeningerne.

→ Udvikl lokale mødesteder med blandet kommercielt og ikke-kommercielt ophold.

Leg, sport og aktivitet
Der findes store, gode arealer for sport, aktivitet og fritid på Amager, særligt Kløvermarken, Sundby Idrætspark, og vandsportstilbud både ved Islandsbrygge og Amager Strandpark. De store aktivitetsområder kan udvikles til invitere endnu flere bruger ind, gennem en diversificering af udbuddet og bearbejdning af adgangen. Hertil kan man vurdere at tilrettelægge for gang og cykelforbindelser gennem de store aktivitetsområder, for at styrke tilgængelighed og synlighed.

Samtidig er der behov for at leg, sport og aktivitet kan finde ind i det helt lokale – så legen er en del af hverdagslivet i kvarteret.

→ Udvikl Kløvermarken med flere aktiviteter og sæsonbaserede tilbud, som kan forlænge brugen hen over året.

→ Bearbejd kantzoner og adgange til de store områder med mange aktiviteter som Kløvermarken og Sundby Idrætspark, så flere kan finde vej.

→ Aktiver uudnyttede arealer i forbindelse med metroens højbaner til aktive flader, hvor fysisk aktivitet kan udfoldes.

→ Aktiver uudnyttede arealer og grønne lommer til legepladser – særligt i villakvarterne hvor mødestederne er få.

Tryghedszoner
Tryghedszoner ved skoler er afgrænsede vej og gadeafsnit omkring en skole, hvor der indføres særlige trafikale reguleringer for at sikre trygge skoleveje for gående og cyklende børn.



KORT 2.3:Trygge zoner og fredeliggørelse omkring skolerne
Kortet viser eksisterende udpegede tryghedszoner samt relevante ruter mellem skoler og tværgående forbindelser, hvor tryghedsskabende indsatser kan styrke børn og voksnes rejse til og fra skole.

2.3: Udfold skolens rolle som kvarterets centrum

Skolen er et naturligt centrum i hverdagslivet – et sted, hvor børn, forældre, naboer mødes. Ved at skabe trygge og rolige zoner omkring skolerne kan børn færdes selvstændigt til og fra skolen. Når vi investerer i fredeliggørelse og indretter byrum med børns behov som udgangspunkt, skaber vi samtidig attraktive byrum og mødesteder for hele kvarteret. Samtidig kan områderne omkring skolerne rumme flere funktioner, der styrker mødet mellem generationer og gør skolen til et åbent og levende samlingspunkt for bydelen.

Trygge zoner omkring skolerne
Alle gader bør i nogen grad betragtes som skoleveje. Men gennem udpegningen af konkrete strækninger som knytter de tværgående forbindelser sammen med skolerne, er målet at der i fremtiden skal være nemt og trygt at lade sit barn gå i skole alene. At skabe et byliv rettet mod børn vil styrke børnenes egen selvstændighed og frigiver samtidig tid i de voksnes hverdagsliv.

→ Trygge skoleveje etableres mellem skolen og de udpegede tværgående forbindelser i planen.

Fredeliggørelse omkring skolerne
I udpegede zoner omkring skoler arbejdes der med såkaldte tryghedszoner. Her kan der arbejdes med at øge trygheden for børn evt. gennem indkørselsforbud ved skolestart og -slut. Indsatsen har til formål at skabe sikre og trygge rammer for skoleveje, så flere børn kan cykle eller gå til skole. Samtidig kan en fredeliggørelse af arealerne omkring skolen bidrage til nye byrum, mødesteder og bedre koblinger til det omkringliggende kvarter.

→ Etabler "tryghedszoner" ved alle skoler – permanent eller som restriktioner i bestemte tidsrum.

→ Sammentænk tryghedszoner ved skolen sammen med nye byrum i kvartet.

Flere brugere af kvarterets skolearealer
Aktiviteterne omkring skolerne foregår i meget specifikke tidsrum. At gøre skolen til kvarterets "centrum" bør afspejle sig i det fysiske rum, så skolens udearealer også er tilgængelige uden for skoletiden. I forlængelse af en bredere tilgængelighed kan skolens lokaler også anvendes til andre formål og dermed understøtte lokale foreninger, klubber og den generelle sammenhængskraft i kvarteret.

→ Samtænk funktioner omkring skolerne, så mødet mellem generationer understøttes.

→ Offentlig adgang til skolens arealer markeres med tydelige skiltning og port-motiver, for at invitere nye brugere til skolens arealer.



Foto: JAJA



03

Amagers Byrum

Amagers Byrum drejer sig om de **fysiske rammer**: torve, pladser, gaderum, parker og overgange mellem bygninger og det offentlige rum. Det handler om **form, funktion og design**.

Mål:

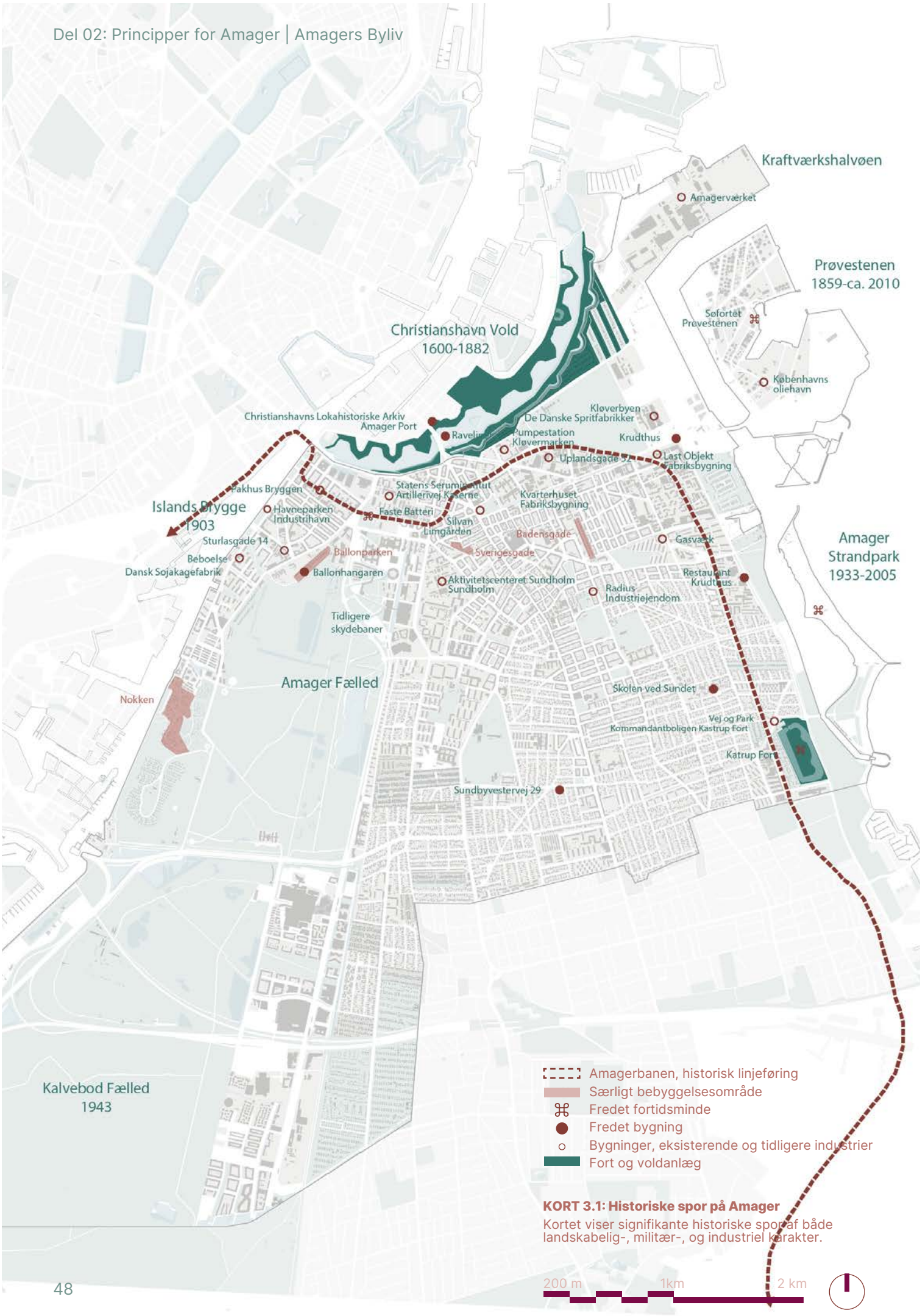
Binde byrum bedre sammen
Amagers byrum skal forbindes bedre, så bevægelsen imellem dem bliver mere intuitiv og sammenhængende samt bidrager til at skabe bedre forbindelse mellem Amagers rekreative grønne og blå områder, boligkvartererne og deres lokale miljøer og mødesteder, samt væsentlige lokale funktioner såsom butikker, skoler og institutioner.

Der skal frigives mere plads i byrummene til ophold, bevægelse, natur mm., der understøtter beboernes og besøgendes livskvalitet, trivsel samt fysisk og mental sundhed. Byrummene skal desuden udvikles ud fra principperne om universelt design, så byen bliver mere tilgængelig for flere.

3.1 Byg videre på historien

3.2 Sikr nærhed til attraktive byrum med opholdsmuligheder

3.3 Skab attraktive, lokale mødesteder i gaderummet



KORT 3.1: Historiske spor på Amager

Kortet viser signifikante historiske spor af både landskabelig-, militær-, og industriel karakter.

3.1: Byg videre på historien

Amagers historiske spor – som produktionslandskaberne, de militære anlæg og tidligere tiders infrastrukturer – fortæller historien om en ø, der i høj grad er formet af mennesker til praktiske formål. I dag er disse historiske spor vigtige bidrag til øens identitet, byliv og rekreative muligheder. Tidligere funktioner, belægninger og strukturer kan inspirere udformningen af nye pladser og gader, og Amagers fortællinger bør markeres direkte i byrummenes materialer. Samtidig skal industriens spor synliggøres gennem bevaring, formidling og transformation af bygninger og strukturer, så de både fortæller om fortiden og skaber nye rammer for aktivitet.

Amagers fortællinger

Særligt vigtigt er det at finde balance mellem at bevare og fortsat sikre adgang og oplevelser. Det gør sig gældende i alle Amagers bevaringsværdige og fredede miljøer, herunder Faste Batteri, Kløvermarken, Lergravsparken og Fæstningsringen hvis kvaliteter kan være mere tilgængelige og opleves tydeligere på den nordlige kant af Amager.

→ Lad historiske forhold og tidligere brug af byrum inspirere nutidens aktiviteter og anlæg.

Forskelligartede Amager

Amager består af et kludetæppe af forskellige bebyggelsesstrukturer - særligt tydelig er det bratte skift fra karréstruktur til villaby, men også de gamle og eksisterende industrikvarterer tilbyder sine egne skift i skalaer og muligheder for oplevelsesrigdom i byrummet.

Amager skal bevare sit mangfoldige udtryk, ved at bevare og fremhæve sin bygningskultur og de byrumsmæssige muligheder de hver især bidrager med. Blandt andet vil bevaring af bygningsmassen nord for Prags Boulevard tilbyde muligheder for nye, intime og karakterfulde byrum, som både vil skabe kontrast til det brede parkbånd langs selve Prags Boulevard, men også til resten af byen som helhed.

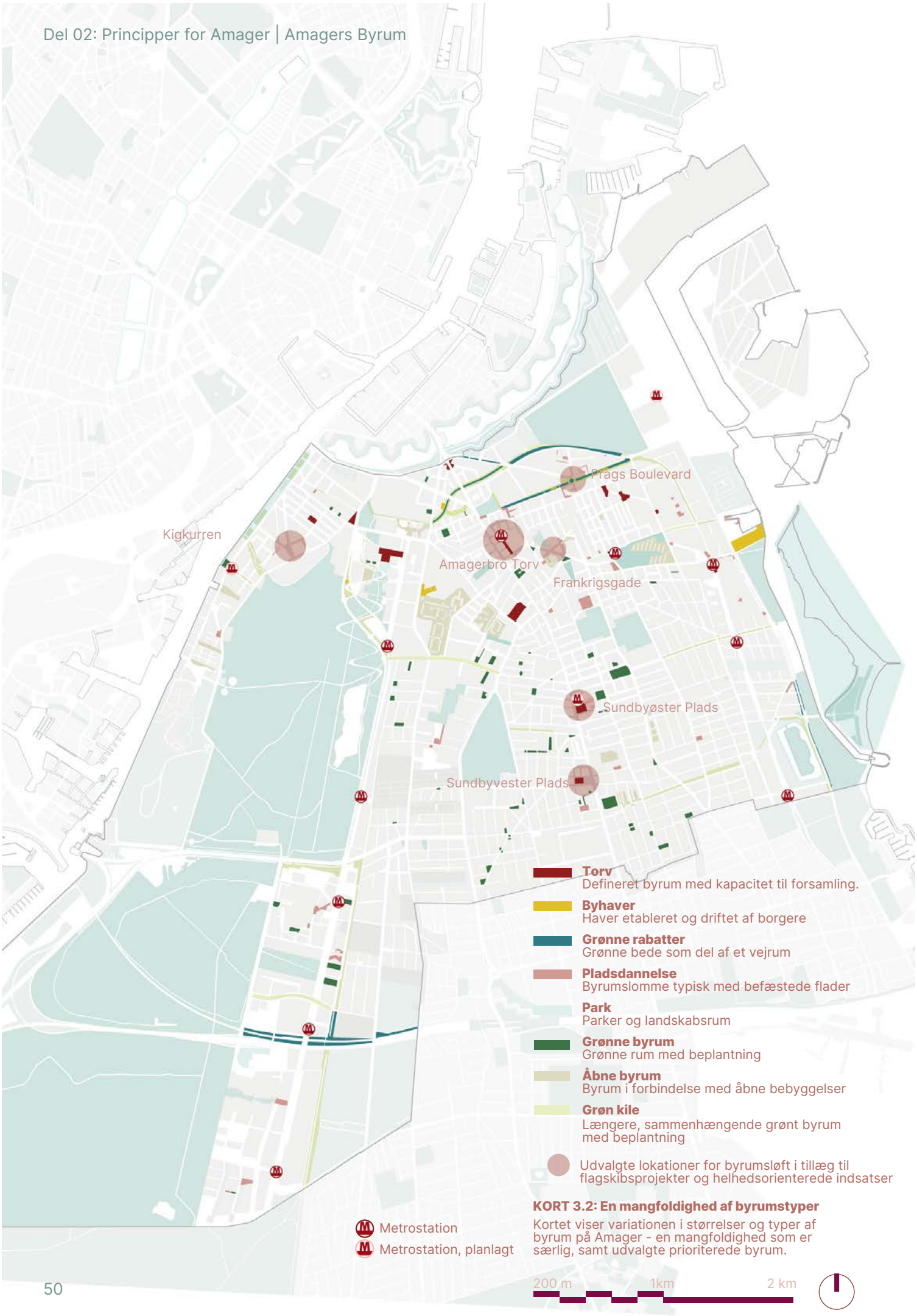
→ Bevar og udvikl det varierede udtryk med forskellige typer bystruktur, som vil være med til at understøtte de gode forskelligartede oplevelser på Amager.

Spor af industriøen

Nogle spor af historien på Amager tager form af fysiske jernbanespor – det gør sig både gældende på Islands Brygge hvor både spor og kraner er bevarede og langs Amagerbanen, som løber langs sydsiden af Kløvermarken. I forlængelse af Amagerbanens spor, kan linjeføringen fortsat aflæses i byens udformning, hvor det gamle tracé har skabt, karakterfulde, svungne facadetræk og bredere vejprofiler. Hele strækningen, inklusive jernbanespor og bomhuse, skal bevares, gøres mere oplevelsesrig og fortællende.

→ Synliggør industriens spor i byens struktur og byrum gennem bevaring, formidling og arkitektoniske greb

→ Formidl historiske elementer som ikke længere er synlige gennem byrumsdetaljering og formidling med historiske referencer.



KORT 3.2: En mangfoldighed af byrumstyper

Kortet viser variationen i størrelser og typer af byrum på Amager - en mangfoldighed som er særlig, samt udvalgte prioriterede byrum.

3.2: Sikr nærhed og adgang til attraktive byrum med opholdsmuligheder

Amagers styrke ligger blandt andet i de mange forskellige typer byrum, og det er netop den diversitet som skal fastholdes og udvikles.

Der er en relativt god spredning af større og mindre byrum fordelt over Amager, men der er brug for et supplerende lag af mindre og nære byrum og pladsdannelse i det lokale kvarter og gaderum. Der skal være let adgang og tilgængelighed til attraktive byrum for alle. Se på kortet variationen af byrumstyper.

En mangfoldighed af byrumstyper
Reelle pladser til forsamling er der faktisk få af på Amager. Foruden de større grønne og rekreative rum som udgør en stor andel af Amagers store byrum, kan der særligt peges på Sundbyøster Plads og i nogen grad Amagerbro Torv. Desuden er der er række større og mindre lokale pladser som spiller en stor rolle for lokalmiljøet f.eks. Sundbyvester Torv, Skotlands Plads, Kofoeds Plads, Sven Aukens Plads og Kay Fiskers Plads

Bevarelsen af Amagers mangfoldige bystruktur og varierende byrumskarakter er desuden central for at fastholde de forskelligartede oplevelser og stedlige kvaliteter, som gør Amager unik.

→ Styrk prioriterede byrum med udgangspunkt i dets stedspecifikke kvaliteter og lokale egenart.

→ Bevar mangfoldigheden af byrumstyper og udvikl med udgangpunkt i stedets egenart.

Et netværk af byrum og mødesteder
Der et behov for at skabe bedre synlighed og forbindelser mellem de attraktive byrum - både de lokale og dem for hele byen.

At koble de eksisterende byrum bedre sammen og gøre dem bedre tilgængelige bør ske både gennem at etablere tydelige forbindelser – gode ruter for cyklister og fodgængere – samt at udbygge netværket med mindre pladsdannelser.

På Amager er der flere diagonale strækninger, som allerede udgør afholdte smutveje for de lokale. De tæller blandt andet Oxford Allé, Breidablik Allé, Jensgade og Sorrentovej. I mødet mellem de diagonale gader og det øvrige gadenetværk opstår små lommer og udposninger som udgør muligheder for grønne pauser og karakteristiske mødesteder

→ Skab et styrket netværk af byrum ved at skabe mulighed for ophold og mødesteder i det nære miljø hvor små arealer tillader det.

Tryghed og tilgængelighed
Tryghed og tilgængelighed er en grundlæggende forudsætning for gode byrum. Gader og pladser skal indrettes, så de inviterer til ophold og møder på tværs af generationer, og så alle – fra børn til ældre – kan færdes sikkert og selvstændigt. Særligt skal der sikres trygge skoleveje, så børn kan gå og cykle i hverdagen uden bekymring.

→ Byrum, bygninger og infrastrukturer udformes, så de kan bruges af alle – uanset alder, mobilitet, sanseforudsætninger eller funktionsniveau.

Hundeører
En udbygning af fodgænger- og opholdsarealet omkring vejkryds som efterlader akkurat nok vejareal til biltrafik.

Kvartersgade
Et bylivsmæssigt tyngdepunkt for de omkringliggende boliggader



Foran hoveddøren
Her er 2 bilparkeringspladser erstattet af begrønning, en bænk og cykelparkering.



I boliggaden
Her en boliggade hvor pladsen er omfordelt mellem ophold, bevægelse, begrønning og parkering



I kvartersgaden
Her en sammenhængende hævet flade i forbindelse med pladsdannelse i kvartersgaden

3.3: Skabe attraktive lokale mødesteder i gaderummet

Gaderummene er vores største sammenhængende byrum – og dermed en væsentlig ressource i arbejdet med at skabe attraktive lokale mødesteder. Dette kan også ses i sammenhæng med initiativet Bylivsgader, hvor borgere i København selv kan udpege behov for gadeomdannelser. Attraktive byrum skal udvikles med afsæt i det stedsegne kvaliteter og det konkrete behov fordelt på tre skalatrin:

Foran hoveddøren
Etablering af små mødesteder i forbindelse med hoveddøren skal styrke mulighederne for nabomødet og være et tiltrængt stop for den gangbesværede eller den travle forælder med indkøb og pakker under armen. Det lille mødested i forbindelse med hoveddøren kan med fordel kombineres med andre funktioner, som cykelparkering, begrønning, opladning og/eller siddemulighed.

→ Etablering af små mødesteder i forbindelse med hoveddøren.

I boliggaden
Boliggaden kan fungere både som trafikrum og som hverdagsrum for beboerne. Ud over fodgængere, cykler, biler, parkering og varelevering bør gaden også rumme opholdsarealer, begrønning og gadetræer, der styrker boligkvaliteten.

De fleste boliggader er traditionelt opbygget med en vejbane i midten, parkering langs siderne og fortove langs bygningerne. Derfor er der et stort potentiale i at omdanne dele af parkeringsarealerne til grønne mindre opholdsrum med sidemuligheder, beplantning og træer. Dette giver variation, gør gaden lettere at krydse og skaber møder på tværs af naboer.

→ Etabler udbygninger ved kryds så der kan etableres mulighed for opsætning af bænk og begrønning

→ Etabler sammenhængende hævede flader på tværs af gaderum for at skabe ophold og synlighed.

I kvartersgaden
En kvartersgade er ikke fast defineret, men kendetegnes ved at være et bylivsmæssigt tyngdepunkt for de omkringliggende boliggader, hvor hverdagens funktioner mødes – fra indkøb og caféliv til leg, ophold og uformelle møder mellem beboere. Eksempler kunne være Leifsgade på Islandsbrygge, dele af Sundholmsvej og Lergravsvej.

Udviklingen af en kvartersgade kræver konkret vurdering af de lokale forhold og potentiale for ændret arealfordeling. Tiltag kan f.eks. være fredeliggørelse af trafikken, udvidelse af fortove og opholdsarealer eller etablering af gadetræer og begrønning – alt sammen for at understøtte ophold, nærvær og uformelle møder i lokalt i kvarteret.

→ Udpeg kvartersgader i forbindelse med udarbejdelsen af områdets trafikøer pg sivezoner, så det sikres at den samlede trafikale løsning understøtter gaden som kvarterets mødested.



Foto: JAJA



04

Amagers Bynatur

Amagers bynatur drejer sig om de **grønne rum og forbindelser** som udgør byens natur. Det handler både om det **grønne og blå som værdifuld rekreation og biodiversitet**.

Mål:

Dyrke de naturlige kvaliteter
Amager har store grønne og blå områder med dertilhørende rekreative værdier, men samtidig er der tæt bebyggede kvarterer, der har lang afstand til disse områder. Der skal skabes flere sammenhængende grønne forbindelser, som giver borgerne en mere attraktiv adgang til de rekreative arealer, fremmer biodiversiteten på Amager, skaber flere grønne kiler med naturoplevelser samt styrker borgernes livskvalitet og bydelens tilpasning til fremtidens klima. Dette omfatter bl.a. beplantning af træer og flere grønne elementer i byrummene samt etablering af grønne gader og lommeparker mv.

4.1 Styrk adgang og forbindelse til de rekreative grønne byrum

4.2 Anvend blå og grønne løsninger til at sikre klimasikring og biodiversitet

4.3 Benyt bynaturen til at skabe grobund for det lokale hverdagsliv



KOR 4.1: Grønne ruter og tværgående forbindelser på Amager

Kortet viser hvor de tværgående forbindelser etableres og hvilke byrum og lommer som i den forbindelse kan have styrket bynatur.

4.1: Styrk adgang og forbindelse til de rekreative grønne byrum

De store grønne værdier på Amager skal være mere tilgængelig for flere, gennem styrket adgang og forbindelser.

De tværgående forbindelser skal tilbyde nye gang- og cykelforbindelser fra havn til hav, men også fungere som grønne, rekreative forbindelser, der styrker adgangen til og sammenhængen mellem eksisterende grønne byrum og naturværdier på Amager.

Forbindelserne skal planlægges som fredeliggjorte forløb med god plads til ophold og bynatur. Langs forbindelserne skal tilknyttede byrum og uudnyttede arealer danne grønne ophold, så der skabers et grønt og varieret forløb på tværs af Amager.

Fra havn til hav
De tværgående forbindelser skal være mere end blot cykel- og gangruter; her skal bynaturen prioriteres og være med til at skabe en mere grøn og sammenhængende by.

→ Etablér grønne tværgående forbindelser fra havn til hav.

→ Styrk de grønne områder og byrum langs ruten med oplevelser og begrønning.

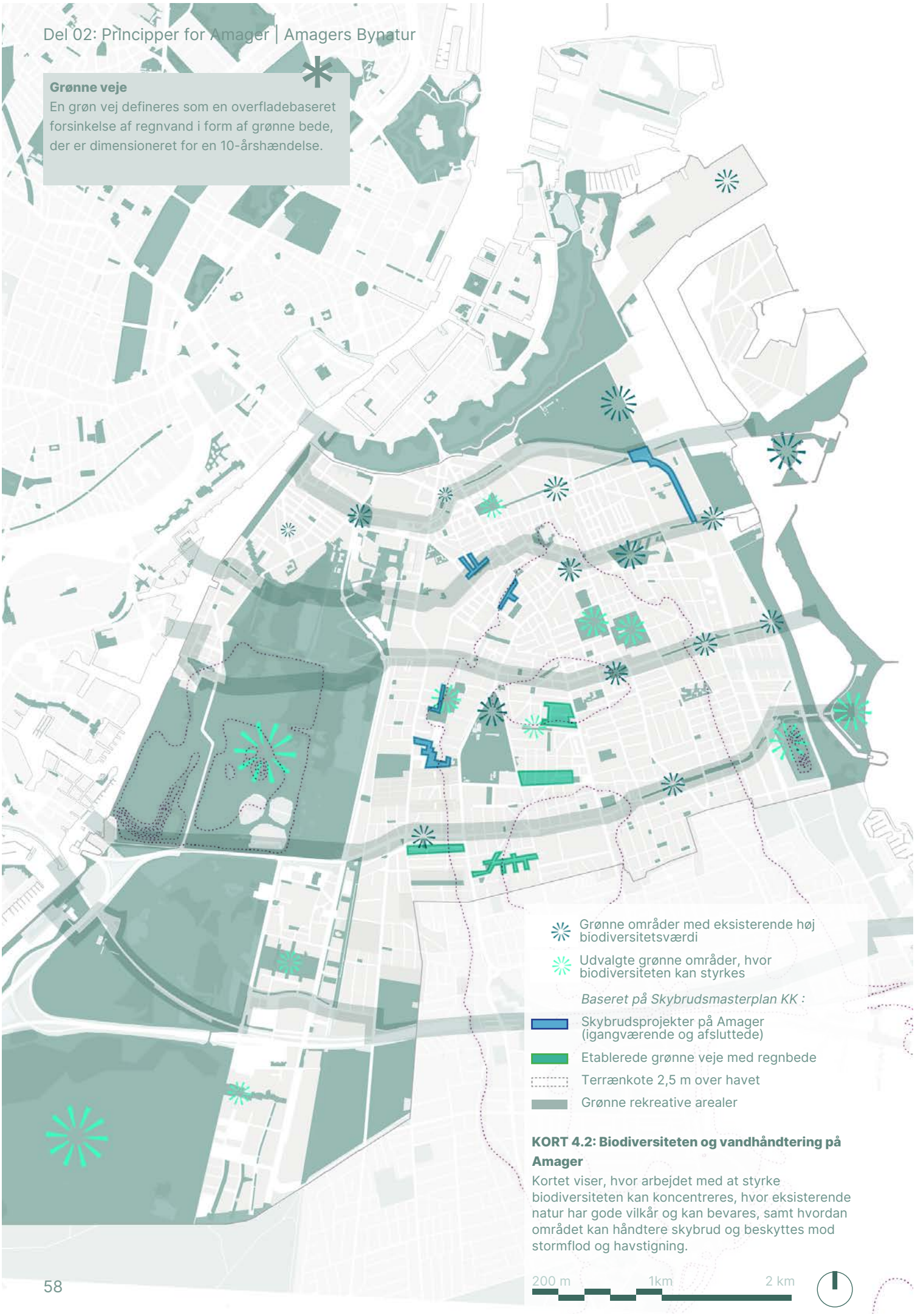
Attraktive og grønne rum langs tværgående forbindelser
Forbindelserne skal gøre det nemt, sikkert og inspirerende at bevæge sig til fods eller på cykel fra bydel til bydel. De tværgående forbindelser kan desuden bidrage til et øget vegetationsdække og trækronedække og understøtte opsamling af regnvand, køling af byens gaderum, øget biodiversitet og reducere oplevelsen af støj.

→ Udform med varieret beplantning, kunst, opholds- og mødesteder samt funktioner til leg og træning, der afspejler de lokale steder.

Tryghed og tilgængelighed for alle
Det grønne skal være mere markant i hverdagens rum, og blive mere tilgængelig for alle, hvor forbindelsen til de store grønne attraktioner forbedres. Bynaturen langs forbindelserne skal være til glæde for alle.

→ Sikr at forbindelserne er trygge, overskuelige og tilgængelige for alle – børn, ældre, kørestolsbrugere og familier med barnevogne.

Grønne veje
En grøn vej defineres som en overfladebaseret forsinkelse af regnvand i form af grønne bede, der er dimensioneret for en 10-årshændelse.



KORT 4.2: Biodiversiteten og vandhåndtering på Amager
Kortet viser, hvor arbejdet med at styrke biodiversiteten kan koncentreres, hvor eksisterende natur har gode vilkår og kan bevares, samt hvordan området kan håndtere skybrud og beskyttes mod stormflod og havstigning.

4.2: Anvend blå og grønne løsninger til at sikre klimasikring og biodiversitet

Nogle af Københavns vigtigste naturområder og største rekreative attraktioner ligger på Amager. Biodiversiteten på Amager kan styrkes væsentligt ved at skabe sammenhængende biokorridorer og større grønne områder gennem en aktiv sammenkobling af grønne forbindelser, byrum og kommende klimaprojekter.

Bynaturen udvikles med fokus på at understøtte robuste økosystemtjenester, bevare og understøtte eksisterende naturkvaliteter og fremme naturbaserede løsninger.

Amageres eksisterende træer bevares og der arbejdes med at udbrede forståelsen/fortællingen om værdien af Amagers træer og særligt de gamle storkronede uerstattelige træer.

Eksisterende naturværdier

→ Bevar eksisterende naturværdier

→ Bevar Amagers eksisterende ikoniske træer

→ Styrk biodiversiteten langs grønne ruter og tværgående forbindelser og lad dem indgå som en naturlig del af byens klimatilpasning.

Mere og bedre natur

Områder med landskabelige potentialer, bør udvikles med nye landskabstypologier, der integrerer natur, klimatilpasning og rekreation helt ned til vandet.

→ Uvikl nye landskabstypologier, der integrerer natur, klimatilpasning og byliv i de Industrielle områder.

→ Beplantningen skal primært bestå af en hjemmehørende og varieret beplantning som lokalt tilpasses de habitater som allerede findes.

Grønne veje

Amager er generelt præget af et meget fladt terræn. De mest kritiske oversvømmelser på Amager er koncentreret omkring Sundholmskvarteret/Amagerbro, Sundbyvester og Sundbyøster. I kortet udpeges områder med potentiale for grønne veje inden for oplandet.

→ Udfør skybrudsprojekter, som allerede er udpeget, for at undgå oversvømmelser

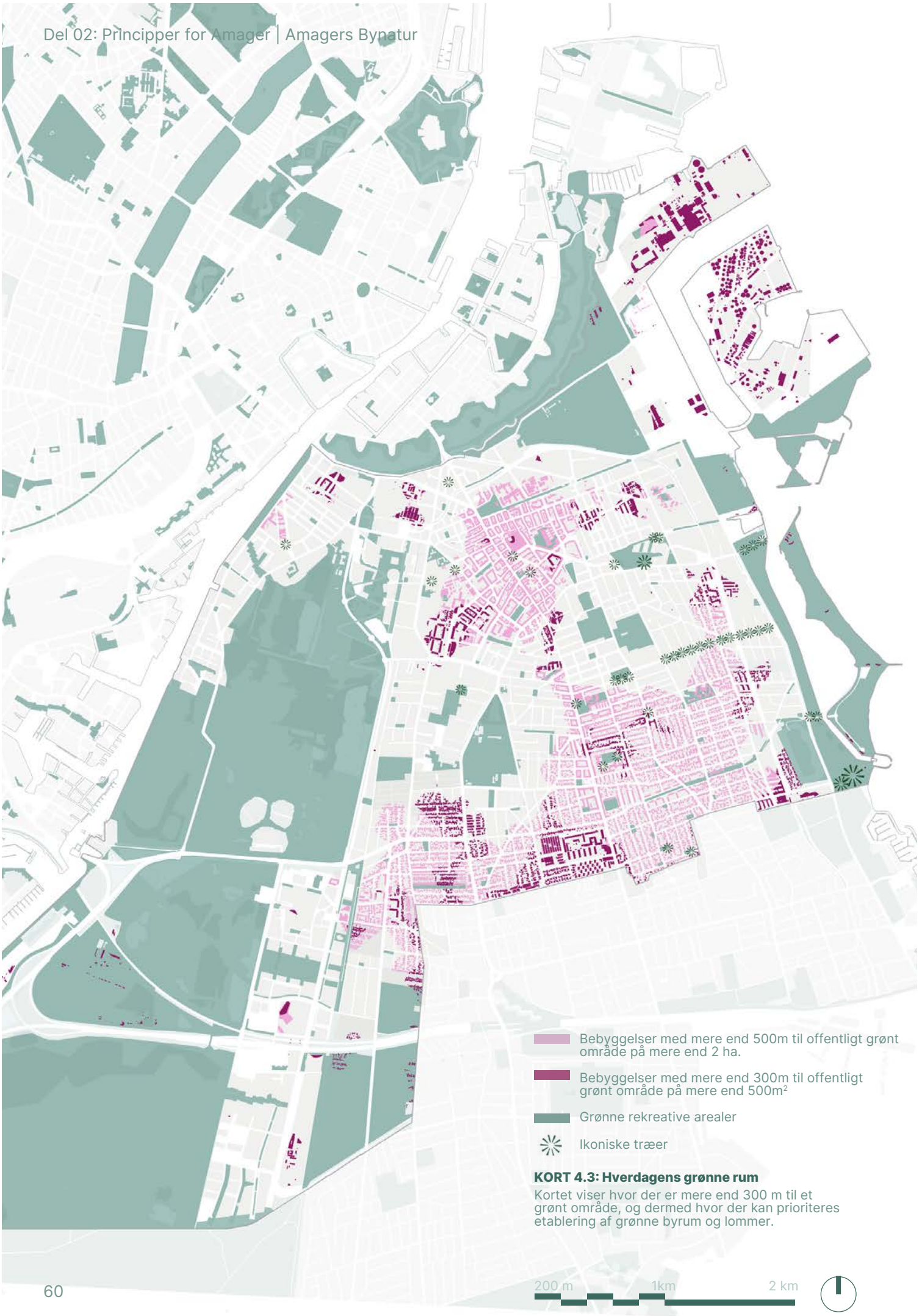
→ Skab grønne veje i områder hvor hverdagsregn kan skabe problemer

→ Tilbagehold vand lokalt for at reducere regnvandsbelastningen på fælleskloaksystemet.

Havvandsstigning

Havvandsstigning i København forventes at være betydelig frem mod 2100. Kombineret med stormflodshændelser kan det skabe stor risiko for oversvømmelser på lavtliggende og fladt Amager.

→ Prioriter tiltag, der modvirker og håndterer disse udfordringer samtidig med at de bidrager med naturlige og rekreative værdier, og former øens landskab og gaderum på en måde som kan opleves.



KORT 4.3: Hverdagens grønne rum

Kortet viser hvor der er mere end 300 m til et grønt område, og dermed hvor der kan prioriteres etablering af grønne byrum og lommer.

4.3: Benyt bynaturen til at skabe grobund for det lokale hverdagsliv

Bynaturen skal understøtte københavnernes sundhed og trivsel ved at skabe flere naturoplevelser i det nære hverdagsliv, omkring boligen, vejen til skolen, institutionen o. lign.

Træer, små grønne lommer, perlerækker af opholdssteder og lokale mødesteder skal sikre, at beboerne har adgang til rekreative funktioner tæt på hjemmet. Naturen skal integreres i skolers, institutioners og boligområders udearealer for at understøtte daglig brug, sociale møder og fællesskaber. Nyttehaver og haveforeninger synlighed og tilgængelighed skal styrkes og indgå i hverdagen på Amager forbundet med stier og porte. På denne måde bliver bynaturen en aktiv ressource, der styrker Amagers identitet og bidrager til en bæredygtig byudvikling.

3-30-300 nærhedsprincip for grønt i boligområderne

København har en træpolitik med det mål at plante 100.000 nye træer frem til 2025. Træpolitikken omfatter bevaring af eksisterende træer, samt etablering af flere træer. Derfor lægges der op til flere bytræer og gadetræer også på Amager, både som en del af de tværgående forbindelser, byrum og pladser og mindre pladsdannelser og lommer fordel på hele Amager gennem anvendelse af 3-30-300 princippet. Tallene betyder kort fortalt, at en borger skal kunne se tre træer ud ad vinduet, hvert nabolag skal have 30% kronedække, og alle borgere skal maksimalt gå 300 meter for at komme til nærmeste grønne område.

→ Sikr udsigt til 3 træer fra bolig, erhverv, skole o. lign.

→ Arbejd for 30% kronedække

→ Sikr maksimalt gåafstand fra bolig til nærmeste offentlige grønne områder på 300 m. (se kort)

Frugtbare Amager

Historisk har Amager været kendt som både forrådskammer og som byens have. Tilknytningen til det dyrkede som en del af bydelenes DNA bør bevares og styrkes.

→ Bevar nyttehaver og haveforeninger som en del af Amagers DNA

→ Skab flere muligheder for dyrkning og havefællesskaber

→ Inkluder spiselige plantetyper som fugttræer som del af bynaturen.

Hverdagen ved og på vandet

Amager er rig på både grønne og blå rum, og nærheden til vandet udgør en betydelig kvalitet i hverdagen.

→ Fremhæv og styrk det eksisterende vandrum ved at holde vandfladen og kajkanterne frie og tilgængelige for gang og ophold.

Del 03
Projektkatalog

Helhedsorienterede indsatser
Flagskibsprojekter
Implementering

I dette afsnit omsættes principperne til konkrete projekter gennem løsningsforslag, der understøtter planens fire målsætninger.

Først præsenteres **tre helhedsorienterede indsatser**, der geografisk spænder over større områder og omfatter flere byrum, men er centrale for at opnå målene i planen. Derefter præsenteres **seks flagskibsprojekter**, som hver især udgør et nøglebyrum til realiseringen af de helhedsorienterede indsatser.

Helheds-orienterede indsatser

01 Langsgående forbindelser
02 Tværgående forbindelser
03 Fredeliggørelse af boligkvarterne

Med afsæt i principperne foreslås tre helhedsorienterede indsatser. Indsatserne dækker større geografiske sammenhænge, integrerer flere målsætninger og fungerer som centrale strategiske greb til realisering af planens ambitioner. Indsatserne omfatter en styrkelse af de centrale langsgående forbindelser, etablering af fem nye tværgående forbindelser samt fredeliggørelse af boligkvarterer gennem reduktion af gennemkørende trafik og forbedring af byrumskvaliteter



Foto: JAJA

01

Langsgående forbindelser

I dette afsnit vises hvordan vi på fire af Amagers langsgående forbindelser kan sikre balance og sameksistens mellem fortsat effektiv trafikafvikling og styrkede bylivskvaliteter.


Skråfoto fra SDFI, CC BY 4.0

Langsgående forbindelser

Denne helhedsorienteret indsats styrker og videreudvikler de fire langsgående forbindelser på Amager med afsæt i deres stedsegne potentialer og udfordringer. De fire udpegede forbindelser er valgt, fordi de udgør centrale strækninger i bydelene og knytter sig til vigtige mødesteder og identiteter på Amager, som også i fremtiden skal udgøre tyngdepunkter for bylivsfunktioner.

Amager er fysisk orienteret i nord-sydgående retning – et resultat af både øens historiske udfyldninger og dens tætte bånd til Indre By. Denne udvikling har skabt en bystruktur, der er præget af en række sammenhængende nord-sydgående veje og strukturer. Blandt de mest markante er Islands Brygge, Artillerivej, Ørestads Boulevard, Amagerfælledvej/Røde Mellemvej/Kongelundsvej, Englandsvej, Amagerbrogade, Vermlandsgade/Østrigsgade/Backersvej, Kastrupvej, Strandlodsvej/Engvej og Amager Strandvej. Orienteringen blev yderligere styrket med metroens linjeføringer, hvor særligt M1 og M2 på Amager er anlagt på eller over terræn. De nord-sydgående veje og strækninger har forskellige karakterer og formål.

Fire langsgående forbindelser udpeget

Fælles for de fire langsgående forbindelser er at de hver især udgør en central strækning i de fredeliggjorte boligkvarterer eller danner konturerne af disse, hvormed de både skal kunne afvikle gennemkørende trafik og understøtte bylivet.

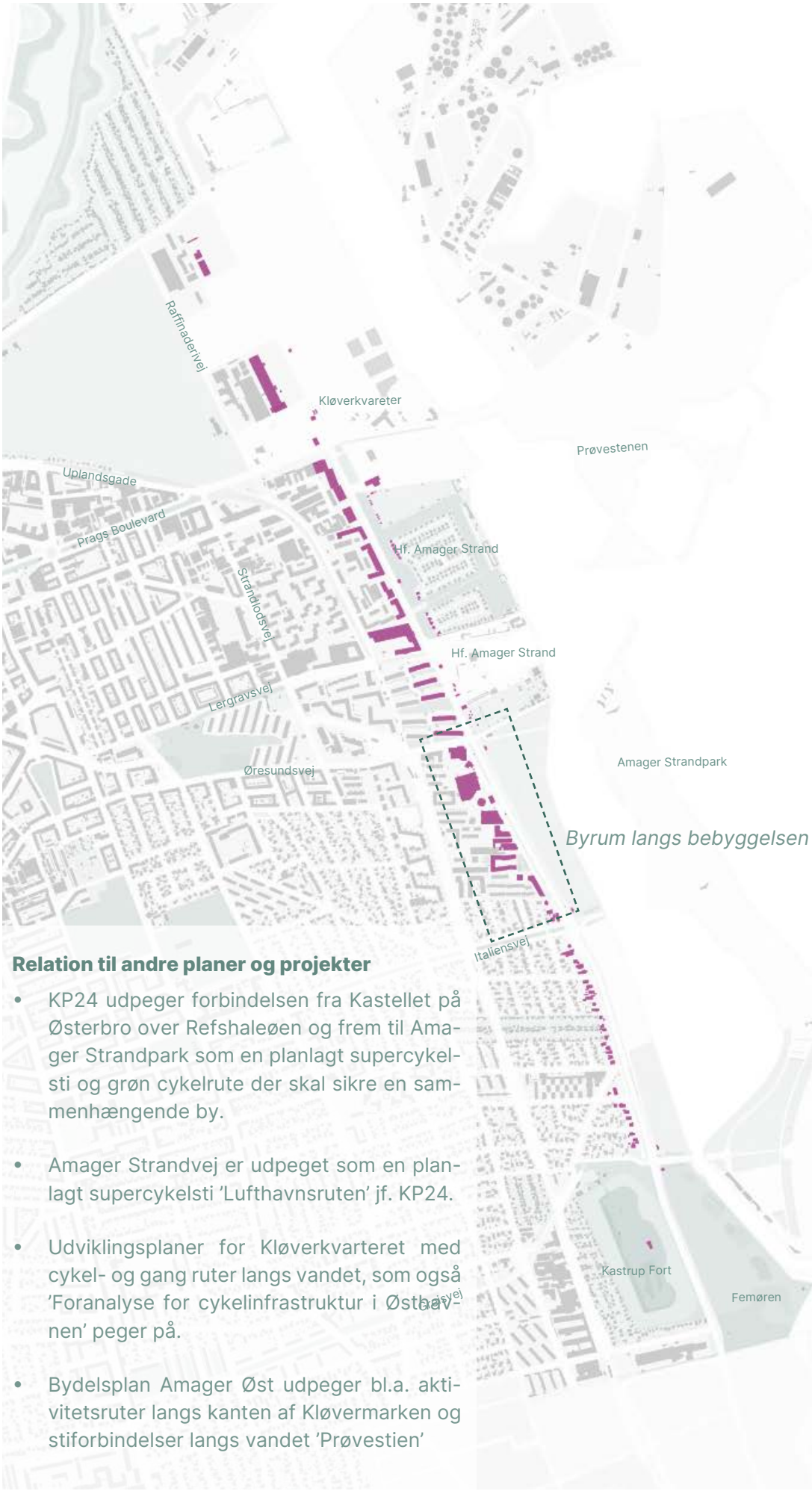
Således er de alle vigtige for mobiliteten og hverdagslivet i deres bydele. Dog har de også vidt forskellige funktioner og lokal betydning. Eksempelvis er den nordlige del af Ørestads Boulevard en vigtig strækning til afvikling af særlig biltrafik og tung trafik, hvorimod den sydlige del har et uforløst potentiale for at udvikles til et samlende hovedstrøg med hverdagsliv, aktiviteter, byliv og ophold.

Fire forskellige gaderum

Islands Brygge og Amager Strandvej knytter sig begge til to af københavnernes rekreative udflugtsmål – henholdsvis havneløbet ved Bryggen og Amager Strandpark. Amager Strandvej skal dog fortsat kunne håndtere særligt tung trafik til og fra Lynetteholmen.

Amagerbrogade og Ørestads Boulevard fungerer i højere grad som orienteringspunkter for lokalområdets beboere. Ørestads Boulevard skal i fremtiden håndtere mere gennemkørende biltrafik. Amagerbrogade vil fortsat have status som strøggade, da den repræsenterer handelsmæssige samlingspunkter med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer. Der skal være gode muligheder for ophold langs gaden samt høj prioritering af krydsning af gaden, så strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes.

Hver af de fire vejstrækninger rummer egne stedbundne kvaliteter, potentialer og udfordringer, som vil udfoldes på de kommende sider.



Relation til andre planer og projekter

- KP24 udpeger forbindelsen fra Kastellet på Østerbro over Refshaleøen og frem til Amager Strandpark som en planlagt supercykelsti og grøn cykelrute der skal sikre en sammenhængende by.
- Amager Strandvej er udpeget som en planlagt supercykelsti 'Lufthavnsruten' jf. KP24.
- Udviklingsplaner for Kløverkvarteret med cykel- og gang ruter langs vandet, som også 'Foranalyse for cykelinfrastruktur i Østhavnen' peger på.
- Bydelsplan Amager Øst udpeger bl.a. aktivitetsruter langs kanten af Kløvermarken og stiforbindelser langs vandet 'Prøvestien'

Amager Strandvej

Store dele af Amager Strandvej er udformet med et dobbelt vejforløb med en hovedvej med dobbeltrettet færdsel samt en parallelt løbende lokalvej. Strækningen er præget af trafikale udfordringer, hvor særligt jordtransportere til og fra Lynetteholmen sætter sit præg på det omkringliggende bymiljø. Kombinationen af parkering i det dobbelte vejforløb, høj trafikintensitet og få sikre krydsningsmuligheder skaber både en visuel og fysisk barriere mellem bebyggelserne og kysten.

Amager Strandvej udgør en central vejforbindelse mellem Nordøstamager og den kommende Østlig Ringvej samt Øresundsmotorvejen/Københavns Lufthavn. Amager Strandvej vil være den primære vejforbindelse indtil Østlig Ringvej forlænges til Øresundsmotorvejen, hvorefter den med fordel kan blive nedklassificeret, og i højere grad udgøre en rekreativ forbindelse i relation til Amager Strand og de øvrige rekreative rejsemål her. Indtil dette sker er det dog nødvendigt at opretholde Amager Strandvej som en central vejforbindelse af hensyn til afviklingen af jordkørsel og anlægstrafik i forbindelse med byudviklingen af Kløverkvarteret, Refshaleøen og Lynetteholm mv.

Indsatser

Gadeomdannelse

Indsatserne omkring Amager Strandvej har til formål at skabe en mere sikker trafikafvikling og styrke forudsætninger for bylivet. Lastbiltrafikken skal bl.a. ledes via Amager Strandvej og trafiksikkerheden skal forbedres. Tiltagene omfatter bl.a. udvidelse af kørebanen gennem nedlæggelse af ca. 210 bilparkeringspladser. Bilparkering forskydes skiftevis på hver side af vejen, hvilket nedbryder barrieren mod vandet og åbner op for udsigten til stranden. Hertil etableres nye, sikre krydsningspunkter for fodgængere og cyklister. Dette projekt på Amager Strandvej blev vedtaget af Københavns Kommunes Teknik og Miljøudvalg i maj 2024, men der er endnu ikke afsat finansiering til at etablere ændringerne.

Byrum langs bebyggelsen (se kort)

Langs Amager Strandvej mellem Øresundvej og Krimsvej er der allerede etableret et langsgående byrum med træer, beplantning og integreret parkering ved supermarkedet. Dette greb foreslås forlænget mod syd frem til Italiensvej, hvor den eksisterende lokalvej omdannes til en grøn promenade langs bebyggelsen, udformet således at den stadig sikrer adgang til den bagvedliggende bebyggelse. Promenaden, erstatter det dobbelte vejforløb, og skaber en bedre sammenhæng mellem by og strand og giver plads til ophold, bevægelse og byliv – til glæde for både beboere i Amager Øst og besøgende fra resten af København.

En blå forbindelse

Med den nye metrostation nord for Amager Strandvej nær Kløverparken, udvikling af Refshaleøen samt en kommende gang- og cykelbro mellem Østerbro og Refshaleøen, får strækningen Amager Strandvej en markant betydning i fremtiden– særligt hvis vejstrækningen forlænges mod nord og bliver gennemkørende til Forlandet nord for Kløvermarken

Dermed forlænges Amager Strandvej og bliver en del af en nord sydgående strækning der forbinder Kløverparken, Refshaleøen og Østerbro, og knytter Amager Strandpark tættere på resten af byen.



Relation til andre planer og projekter

- Amagerbrogade er en udpeget men endnu ikke finansieret supercykelsti, Tårnbyruten, jf. KP24

Amagerbrogade

Aksen langs Amagerbrogade er karakteriseret af en høj bebyggelsestæthed mod nord, som gradvist aftager mod syd. I den nordlige del er der karrébygninger på 5–6 etager, i den centrale del 4–5 etager, mens bebyggelsen mod syd trapper ned til 3–4 etager og videre overgår til villakvarterer på 1–2 etager. Denne gradvise nedtrapning afspejler bylivspotentialet og skaber en naturlig graduering i skala, rumlighed og muligheder for ophold og handel.

Amagerbrogade er den historiske indfaldsvej og handelsgade på Amager og skal også i fremtiden fungere som områdets centrale strøggade. Dele af strækningen er allerede ombygget for at styrke de bymæssige kvaliteter og skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister. Det foreslås at denne indsats forlænges både i den nordlige og sydlige del af Amager, og dermed skaber en samlet helhed for Amagers centrale strøggade.

Indsatser

Bussluse

I den nordlige ende af Amagerbrogade mellem Vor Frelsers Kirkegård og Christmas Møllers Plads, foreslås etableret en bussluse, der leder den gennemkørende biltrafik via Amager Boulevard og Langebro. Tiltaget vil markant reducere biltrafikken og støjniveauet på strækningen og dermed skabe bedre rammer for ophold, handel og byliv. Ved at frigive areal og mindske gennemkørende trafik kan gaden i den nordlige ende omdannes med bredere fortove, grønne elementer og opholdsarealer, som styrker gadens karakter som lokal handelsgade og byrum.

Forenkling af Christmas Møllers Plads

I forlængelse af Amagerbrogade foreslås Christmas Møllers Plads ombygget og forenklet trafikalt. Tiltaget omdanner pladsen fra et fembenet til et firbenet vejkryds, hvilket frigiver betydelige arealer, skaber en mere overskuelig og tryg trafikafvikling og samtidig giver plads til byliv, ophold og bynatur. Forenklingen opnås ved at lukke den nordlige del af Amagerfælledvej og etablere en bussluse på Amagerbrogade, der fjerner muligheden for gennemkørsel af biltrafik i nord-sydgående retning men tillader passage af busser (se flagskibsprojekt på s. 142).

I dag er det kun buslinje 31, der kører over Christmas Møllers Plads via Amagerbrogade. Med den nye metroforbindelse og tilhørende omlægning af buslinjer kan man på sigt vurdere om busser fortsat skal køre over Christmas Møllers Plads, eller om pladsen kan fredeliggøres yderligere. Dette vil muliggøre en omdannelse af den øvre del af Amagerbrogade til et samlet byrum uden gennemkørende vejtrafik.

Gadeudformning

I den sydlige ende af Amagerbrogade fra Englandsvej til Vejlands Allé, foreslås en fortsættelse af den bymæssig gadeudformning med to smalle vognbaner, bredere cykelstier, fortove og opholdsarealer med træer, hvor der er plads. Tiltaget indebærer, at midterrabatten nedlægges, og at antallet af svingbaner reduceres for at opnå et smallere tværsnit. Behovet for svingbaner vurderes konkret fra sted til sted i den videre planlægning. Ligeledes vurderes behovet for dedikerede busbaner, samt muligheden for at etablere fremskudte stoppesteder for busser, hvormed tilgængeligheden for buspassagererne og bussernes fremkommelighed forbedres.



Relation til andre planer og projekter

- Den nye metrolinje M5 skal have en station på Islands Brygge i Axel Heides Gade
- Strækningen er en del af PLUSnettet, hvor målet er bredere cykelstier

100 m 500 m

Islands Brygge

Islands Brygges nordlige del med promenade og park er en af Københavns vigtigste rekreative byrum – både for hele byen og for beboerne på Amager. Parallelt med promenaden løber vejen Islands Brygge, hvor et rigt byliv udfolder sig i gaden og de tilhørende sidegader. Vejen udgør dog i dag, særlig i sommerhalvåret, en barriere mellem byliv, park og havnepromenade.

Det populære rekreative område ved havnen, kombineret med broforbindelserne via Bryggebroen og Lille Langebro, betyder at der færdes mange gående og cyklister på Islands Brygge - især i den nordlige del. Dette giver kapacitetsproblemer på cykelstierne, hvor der er udfordringer med at afvikle cykeltrafikken særligt i myldretiden, og der kan opstå uheldige trafiksikkerhedsmæssige situationer.

I den sydlige del af havnen har de senere års byudvikling skabt et nyt, levende kvarter med boliger, skoler og butikker. Omkring Havnevigen er der opstået et attraktivt vandrum og mødested, der særligt tiltrækker børnefamilier fra hele København. En ny cykel- og gangbro over havnen (Enghave Bryggebroen) kan optimere Islands Brygge og Amagers forbindelse til resten af København.

Indsatser

Cyklisme

Udpegningen af Islands Brygge som en langsgående forbindelser har til formål at udvikle byrummene og de trafikale løsninger, så de understøtter det rige byliv og skaber en samlet, sammenhængende helhed gennem hele Islands Brygge. Konkret foreslås en fredeliggørelse af vejen Islands Brygge, hvor biltrafikken ensrettes og gaden omdannes, så der bliver plads til bredere fortove og cykelstier. Tiltaget kan binde bydelen bedre sammen for gående og cyklende og styrke forbindelsen mellem bebyggelsen, havnefronten og vandet.

Ensretning af Islands Brygge

For at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere foreslås en trafikal omlægning, hvor Islands Brygge ensrettes mod nord i to delstrækninger. Fra Hilmar Baunsgaards til Axel Heides Gade og fra Axel Heides Gade til Njalsgade.

Ensretningen giver mulighed for at reducere det samlede køreareal og dermed frigive plads til bredere cykelstier i begge sider samt til lommer til parkering og varelevering. Tiltaget vil samtidig forbedre oversigts- og krydsningsforholdene for de mange brugere, der færdes til og fra funktionerne langs havnen, samt understøtte byliv og ophold langs gaden.

Nyt sammenhængende byrum

Den nye metrostation bliver et centralt knudepunkt og styrker sammenhængen i bydelen og til resten af byen. I forlængelse af den foreslåede trafikløsning, muliggøres et nyt sammenhængende byrum langs Axel Heides Gade og helt ned til vandet. Der skabes direkte forbindelse mellem metroen og havnefronten uden krydsende biltrafik. (Se flagskibsprojekt på s. 154)

Relation til andre planer og projekter

- Københavns Kommune har afsat midler til at ombygge den nordlige rundkørsel ved Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej til et signalreguleret kryds. Det forventes, at de to øvrige rundkørsler ligeledes bliver ombygget til signalregulerede kryds ifm. anlæg af metrolinje M5 og udvidelse af DR Byens metrostation.
- Supercykelstien Ørestadsruten forløber langs Ørestads Boulevard.



Ørestads Boulevard

Ørestads Boulevard udgør sammen med metroens hævede linjeføring en markant struktur i byrummet, og strækker sig fra nord ved Amager Boulevard og Københavns Universitet, langs Amager Fælled og helt til sydligste del af Ørestad og til Kalvebod Fælled. Langs denne akse ligger flere af Københavns væsentlige destinationer og institutioner: Københavns Universitet, kulturoplevelser i Koncerthuset, naturoplevelser på Amager Fælled, store events i Bella Center og Royal Arena samt shoppingcenteret Fields mv.

Udformningen som en kombination højbane/akvæduktløsning af har stor betydning for oplevelsen af området – både på langs og på tværs. Særligt langs Amager Fælled opleves barrieren som stor med metrohøjbanens uigennemtrængelige jordvold, der afgrænser de grønne omgivelser. I Ørestad City giver den hævede højbane en klar visuel og fysiske forbindelse, men samtidig udgør de langsgående bassiner også en barriere for færdsel på tværs.

Desuden udgør Øresundsmotorvejen en barrierer mellem boilgområderne, hvorfor Københavns Kommune i øjeblikket undersøger mulighederne for, at etablere en overdækning af en delstrækning, hvilket vil kunne skabe et nyt stort byrum med plads til ophold, byliv og bynatur i Ørestaden.

Indsatser

Højbanens potentialer
De arealer, der overdækkes af metroens konstruktion, rummer et særligt potentiale for at styrke byliv og ophold i Ørestad. Det største potentiale findes i Ørestad City, hvor koncentrationen af bylivsfunktioner er højest og til stede på begge sider af metrohøjbanen, herunder særlige destinationer såsom Bella Centeret, Byparken, Fields, Ørestads Station, Ørestad Gymnasium og Ørestad Skole og Ørestad Bibliotek mv.

Her er de overdækkede arealer centralt placeret, men står dog i dag tomme og uudnyttede. Enkelte dele er udformet med bassiner og tænkt som en æstetisk oplevelse, men byrummene bør indgå i en ny helhed. Derfor foreslås det at Ørestads Boulevard og de overdækkede arealer under metrohøjbanen omdannes til ét sammenhængende byrum, der både kan styrke kvarterets identitet og skabe rammer for et mere aktivt og levende bymiljø. Dette tiltag er yderligere beskrevet i Flagskibsprojekterne. (se flagskibsprojekt på s. 172)

Ift. højbanens potentialer ligger hovedindsatsen i Ørestad City, men også øvrige overdækkede arealer i Ørestad Syd, i krydset ved Vejlands Allé og i Ørestad Nord (hvor metrolinjen slipper sit parallelle forløb ved boldbanerne) rummer muligheder for at blive indrettet i samspil med de omkringliggende byrum og funktioner.

Fodgængerovergange
Med et nyt, attraktivt og sammenhængende byrum langs de overdækkede metroarealer i Ørestad City kan der etableres flere fodgængerovergange over Ørestads Boulevard. Ved Ørestad Station hvor der allerede er meget krydsende fodgængertrafik foreslås en forbedret overgang over Ørestads Boulevard for at sikre en tryg krydsning mellem stationen og Fields. Ligeledes er der f.eks. behov for et ekstra fodgængerfelt nær Byparken.

Cykelforhold
Ved det signalregulerede kryds ved Vejlands Allé/Fælleddiget etableres en mere sikker cykelstikrydsning for cyklister i nordgående retning på tværs af Vejlands Allé som del af den grønne rute Ørestadsruten. Sammen med en ny stikrydsning på tværs af Ørestads Boulevard ved grusstien nord for Kærlighedsøen på Amager Fælled, er det muligt at give et mere rekreativt cykelstitilbud for cyklister end færdsel langs den trafikerede del af Vejlands Allé. Dette kan medvirke til en mere rolig cykelrute via eksisterende grusstier til og fra den kommende Fælledby. En løsning her skal i en eventuel videre fase udarbejdes i samarbejde med udviklingsselskabet By & Havn, der ejer arealerne på Amager Fælled.

Krydsningen over Ørestads Boulevard ligger tæt på krydset Vejlands Allé/Ørestads Boulevard, og den trafikale løsning her kan ikke signalreguleres. Det er muligt at udnytte den eksisterende vejgeometri til en større krydsningshelle, men konkrete løsninger skal findes i en videre planlægningsfase.



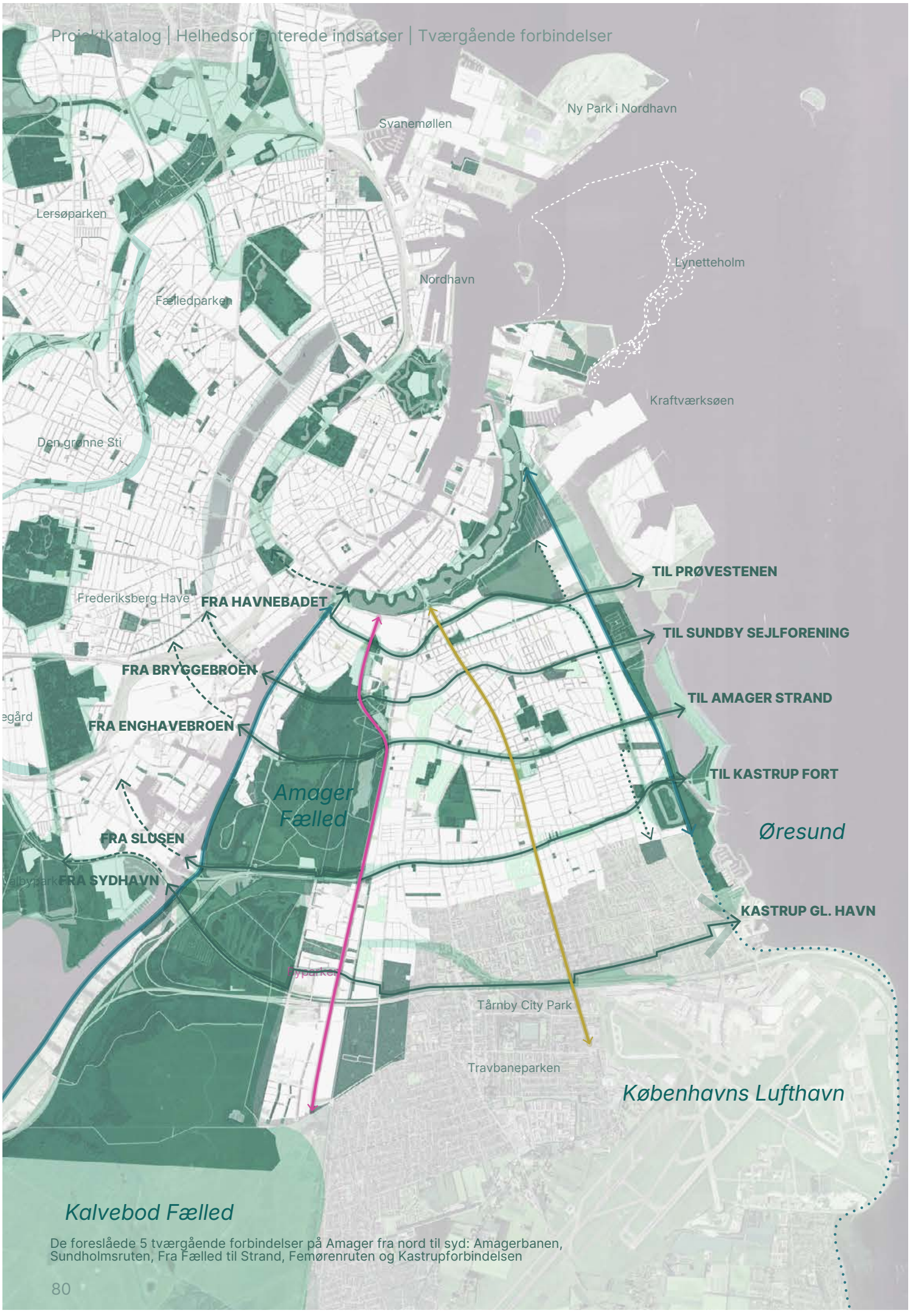
Foto: JAJA

02

Tværgående forbindelser

Nye tværgående forbindelser skal i fremtiden binde pladser, parker, kollektiv trafik og natur sammen til et netværk, der gør hverdagen lettere – og samtidig styrker klima, sundhed og fællesskab. Det er ruter hvor cyklister, gående og byens grønne kvaliteter prioriteres - mens biler fortsat har adgang på de fleste strækninger.

På de kommende sider vises, hvor de tværgående forbindelser foreslås implementeret.



De foreslåede 5 tværgående forbindelser på Amager fra nord til syd: Amagerbanen, Sundholmsruten, Fra Fælled til Strand, Femørenruten og Kastrupforbindelsen

Fem tværgående forbindelser

I dag gennemskæres Amager af flere nord-sydgående trafikkorridorer – herunder metrolinjerne M1 og M2 mod henholdsvis Vestamager og Københavns Lufthavn – samt en række større vejstrækninger. Flere af disse nord-sydgående korridorer, sammen med haveforeninger mm, udgør lokalt barrierer for bevægelse på tværs.

Koble byrum og grønne områder på tværs af Amager

Som den grønne sti gennem Nørrebro, Nørrebroruten, viser, kan en varieret rute skabe både sammenhæng og oplevelser i byens rum. På samme måde kan de fem stærke forbindelser på Amager blive en del af et sammenhængende netværk, der forbinder hverdagsliv, natur og by – og gør det lettere og mere inspirerende at bevæge sig på tværs af Amager.

De tværgående forbindelser skal koble eksisterende byrum, grønne rum, mobilitetspunkter og lokale destinationer, og på denne måde bidrage med øget adgang og sammenhæng, samt åbne op for nye byrumspotentialer. Forbindelserne knyttes desuden til eksisterende og planlagte broer over inderhavnen. De fem tværgående forbindelser skal være genkendelige og lette at identificere.

Tværgående forbindelser

De fem forbindelser – Amagerbanen, Sundholmsruten, Fælled til Strand, Femørenruten og Kastrupruten - tager udgangspunkt i eksisterende veje og stiforløb, men vil blive udviklet med hver deres udtryk. Nogle strækninger er i dag grønne og rummelige, andre tætte og urbane. Derfor vil løsningerne også variere og tilpasses de lokale forhold.

Flere af de nye tværgående forbindelser indgår som forlængelser eller dele af eksisterende og planlagte grønne cykelruter, supercykelstier og øvrige cykelforbindelser og understøtter dermed det samlede eksisterende og planlagte cykelnet. Den nærmere kategorisering af tværforbindelserne afklares i den videre planlægning.

Forbindelserne vil tilbyde forskellige oplevelser, uføres med forskellige løsninger, og på forskellig vis indgå i det eksisterende stinet, men for alle vil det gælde at de vil koble byrum og grønne områder på tværs af Amager og tilbyde trygge gang- og cykelruter.

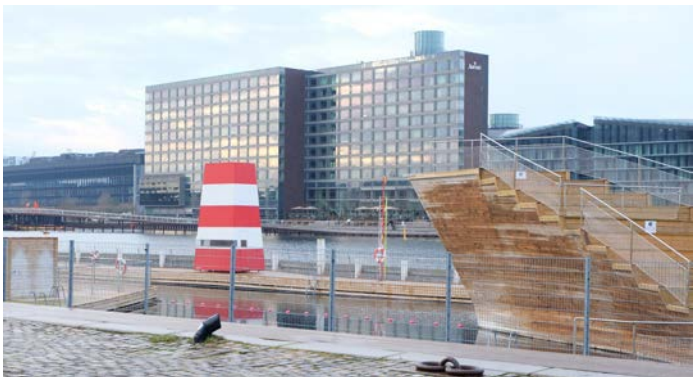
Trygge gang og cykelruter

For at sikre at cyklister og gående tilbydes den nødvendige fremkommelighed og tryghed, undersøges det hvorledes krydsningspunkterne ml. de tværgående forbindelser og de større veje kan tilpasses, så forbindelserne prioriteres.

I boligkvartererne lægges op til mindst mulig krydsende biltrafik hvormed berørte gader i nogle tilfælde skal tilpasses, for at skabe sammenhængende og trygge forbindelser

De enkelte tværgående forbindelser vil bestå af flere delstrækninger, som vil anvende forskellige løsninger, såsom grusstier, cykelstier, dobbeltrettet cykelstier og cykling i blandet trafik. De konkrete løsninger for gang og cykel tilpasses det enkelte sted i det videre planlægningsarbejde.

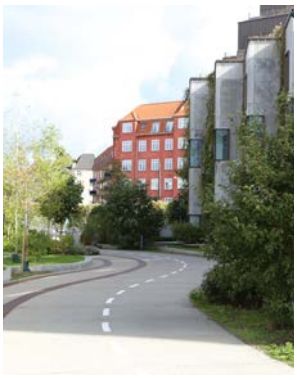
På flere delstrækninger af de tværgående forbindelser færdes cyklister i blandet trafik på kørebanen. Dette vurderes acceptabelt hvor biltrafikmængderne og hastighederne er lave. Der er flere eksempler på dette f.eks. indenfor de fredeliggjorte boligkvarterer, hvor der også planlægges øvrige tiltag som bl.a. etablering af ensretninger, vejlukninger, fartdæmpere mm.



Havnebadet på Islands Brygge



Spor af den oprindelige Amagerbane v. Klaksvigsgade



Nyt boligkvarter og byrum øst for Faste Batteri







Svinget



Store Mølle Vej



Spor af den oprindelige Amagerbane langs Uplandsgade



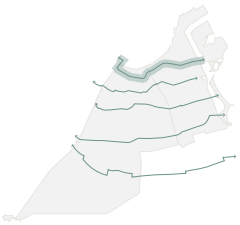




Prøvestenen

Billeder Eksisterende byrums- og landskabsmæssige kvaliteter langs det foreslåede forløb for Amagerbanen fra vest (øverst) til øst (nederst). Fotos: BOGL

Amagerbanen



Den tværgående forbindelse Amagerbanen tager udgangspunkt i det gamle banetracé, hvor der allerede i dag findes lange grønne strækninger med stort potentiale for rekreativ og mobilitetsmæssig udvikling. Ruten kan på sigt forlænges helt til Prøvestenen og udgøre en sammenhængende forbindelse mellem havnefronten ved Islands Brygge og Amagers østlige kyst.

Denne forbindelse løber fra Lille Langebro i vest til Prøvestenen i øst og følger på store dele af strækningen Amagerbanens gamle tracé – netop dét er dens store kvalitet. Derved bygger ruten videre på historien, fremhæver kendte fortællinger i byrummet og understøtter områdets egenart. Rutens præcise linjeføring og løsninger skal afklares i det kommende planlægningsarbejde, men kan, som illustreret, følge denne rute:

Fra Lille Langebro følges Islands Brygge frem til Reykjaviksgade. Fra Reykjaviksgade krydses Thorhavnsgade til Klaksvigsgade, hvor fodgængere og cyklister på ruten også har vigepligt. Fra Klaksvigsgade fortsætter ruten videre ad Myggenæsgade. Efter krydsning af Ørestads Boulevard følger ruten Faste Batteri Vej frem til Amagerfælledvej. Herefter følges Svinget og Store Møllevej helt frem til Vermlandsgade. Undervejs krydses Amager Boulevard og Amagerbrogade. Vermlandsgade krydses i det eksisterende signalregulerede kryds Vermlandsgade/Uplandsgade og ruten følger herefter det gamle jernbanetracé nord for Uplandsgade og Prags Boulevard frem til Ved Amagerbanen

Oplevelser langs ruten

På Amagerbanen vil man som cyklist eller gående bevæge sig ad en forbindelse som bugter sig gennem historiske og urbane landskaber med både fine arkitektoniske kvaliteter og postindustrielle miljøer. Forløbet knytter sig til en række centrale steder: fra Islands Brygge over fortidsmindet Faste Batteri, gennem Svinget og videre langs det tidligere baneterræn ved Kløvermarken og frem mod Prøvestenen.

Karakteren af Amagerbanen er præget af de historiske spor, som stadig kan aflæses i byens struktur: fredede elementer, brede grønne vejforløb og rester af det gamle industri- og transportlandskab. Samtidig rummer ruten store rekreative kvaliteter, hvor natur, arkitektur og det postindustrielle miljø mødes i en særlig kombination. Her kan cyklister og fodgængere bevæge sig trygt og varieret gennem byen, samtidig med at forbindelsen fortæller historien om Amagers udvikling.

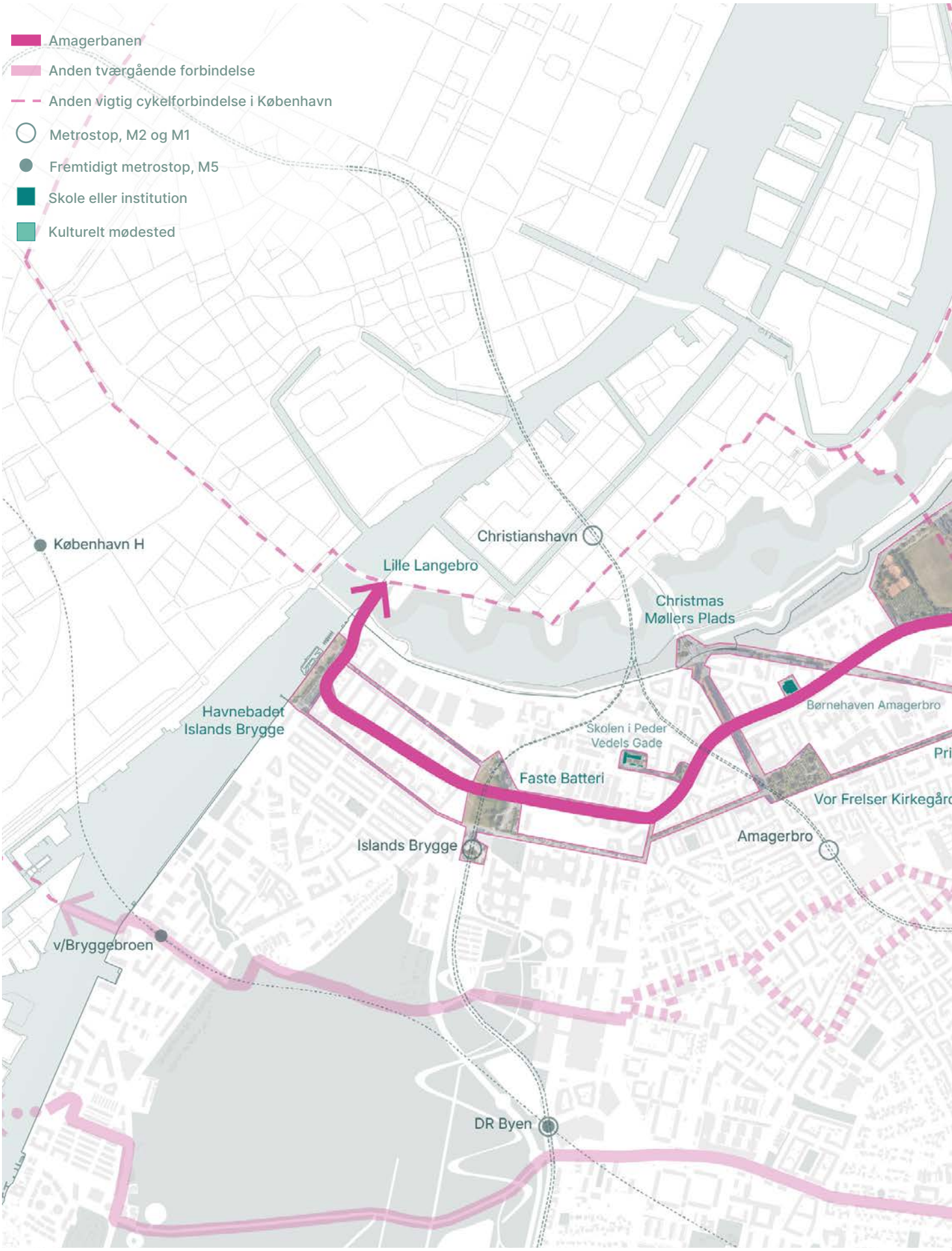


Illustration Foreslået linjeføring af Amagerbanen


v/Prags Boulevard Øst
(Kløverparken)
Kløvermarken
Prøvestenen
Nordøstamager
Skole
Prags Blvd.
Kofoeds Skole
Lergravsparken
Øresund
Amager Strand
500 m
2 km



86 **Illustration** Den tværgående forbindelse, Amagerbanen, set fra luften fra vest mod Prøvestenen

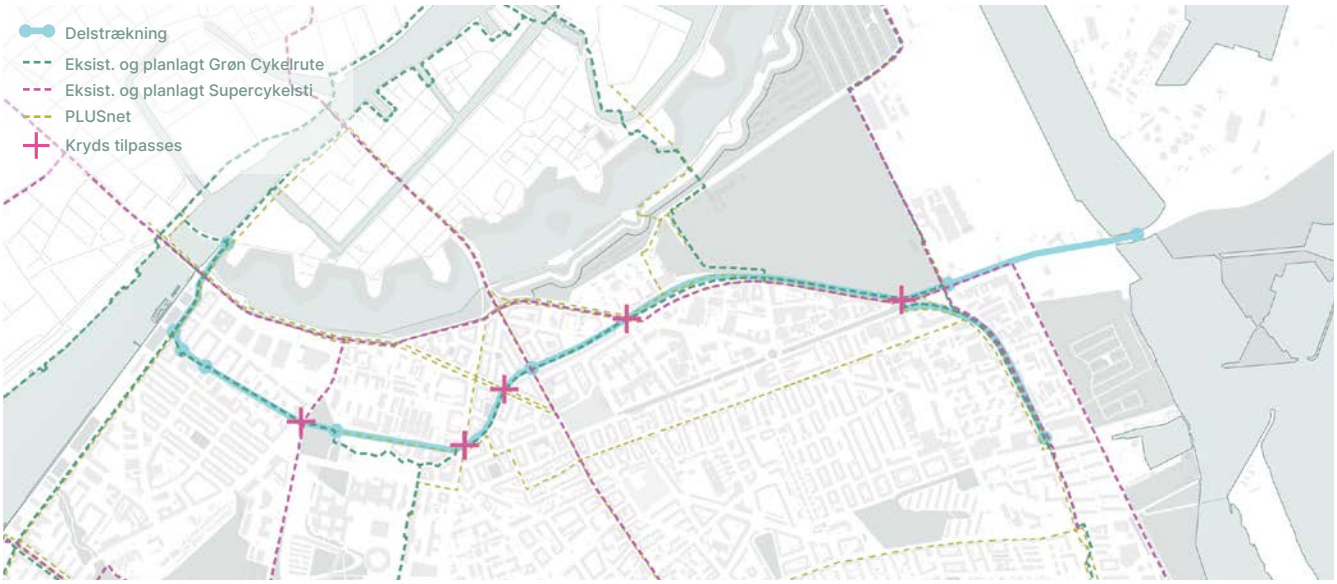


Diagram Forbindelsen vil uanset nøjagtig linjeføring bestå af en række delstrækninger, som vil kræve forskellige løsninger ift. stitype. Se foreslået linjeføring og delstrækninger her og læs yderligere i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter.

Langs forbindelsen skaber de brede vejtracéer ved Svinget og Store Møllevej muligheder for større sammenhængende, grønne kiler til ophold, leg og styrket biodiversitet (se også flagskibsprojekt s. 148). Etablering af stien langs det gamle jernbanetracé skal ske med respekt for de eksisterende træer og jernbanesporet, hvor også biodiversiteten og oplevelsen af det vilde, tilgroede bør være elementer der bevares og styrkes.

Prags Boulevard har sine egne potentialer og desuden oplagte synergier med Amagerbanen, særligt i krydsningspunktet ved Uplandsgade, hvor forbindelserne strækker både videre østpå til Prøvestenen og mod Amager Strandpark ad Ved Amagerbanen. De to projekter kan derfor ses i sammenhæng. Hvor Amagerbanen kan tilbyde en sammenhængende, grøn forbindelse med fokus på natur og biodiversitet, vil Prags Boulevard som lokalt parkstrøg, tilbyde oplevelse i forbindelse med lokale destinationer som Kvartershuset, Prismen og Østamager Skole, som Bydelsplanen Amager Øst fremstiller.

Oplevelsesrigdommen langs Amagerbanens tracé understøttes af historie, arkitektur, landskab og hverdagsfunktioner, som tilsammen giver ruten en stærk identitet og en særlig kvalitet for gående og cyklende.

Relation til andre planer og projekter

- Ruten er allerede i dag på store dele af strækningen udpeget som en grøn rute i KP24. På to punkter adskiller den illustrerede rute sig fra den grønne rute i KP24, nemlig ved Faste Batteri Vej, hvor det bør overvejes hvorvidt det er fordelagtigt at føre ruten gennem boligområdet, eller om det er bedre at anvende ruten på nordsiden, og ved forlængelsen fra Amagerbanen og videre ud til Prøvestenen.

- Ruten kobler sig til andre vigtige lokale forbindelser – bl.a. Prags Boulevard, de eksisterende grønne ruter Christianshavnsruten (via Christiania) og Amagerruten (via Ved Amagerbanen). Dermed bliver Amagerbanen et væsentligt bindeled på tværs mellem flere eksisterende og planlagte grønne ruter.

Etablering

- Præcis linjeføring og valg af løsning for delstrækninger og eventuelle signalreguleringer skal afklares i det videre planlægningsarbejde.

- Strækningen langs det gamle jernbanetracé er ejet af DSB, og strækningen i forlængelse heraf langs Kløvermarken ejes af Metroselskabet.

- Den præcise placering og løsning for rutens eventuelle krydsning med fortidsmindet Faste Batteri skal findes sammen med fredningsmyndighederne. En alternativ ruteføring langs Weidekampsgade og fortidsmindets nordlige kant, der kobler sig til Faste Batteri Vej, kan også overvejes.

- Historiske spor som bomhusene og jernbanespor skal bevares som del af den nye udformning. Ligeledes skal forbindelsen tænkes sammen med lokaludvalgenes ønske om en biodiversitetssti langs det gamle banetracé



Bryggebroen



Havnestads Havnepark



Cykelsti på Amager Fælled





Cykelstier og byrum langs Ørestads Boulevard

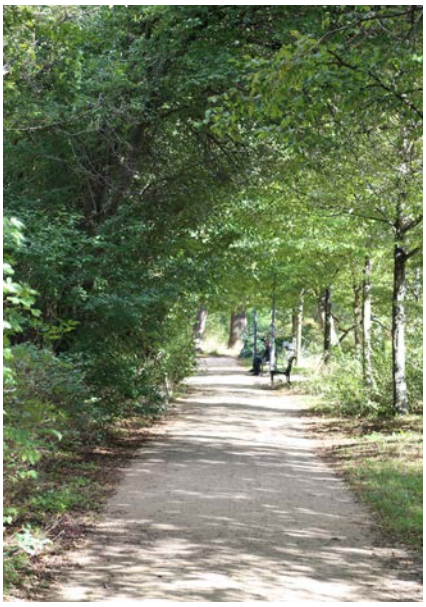


Byhaven på Sundholm





Sundholmsvej



Lergravsparken



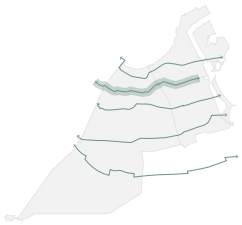




Havnemiljøet omkring Sundby Sejl

Billeder Eksisterende byrums- og landskabsmæssige kvaliteter langs det foreslåede forløb for Sundholmsruten fra vest (øverst) til øst (nederst). Fotos: BOGL

Sundholmsruten



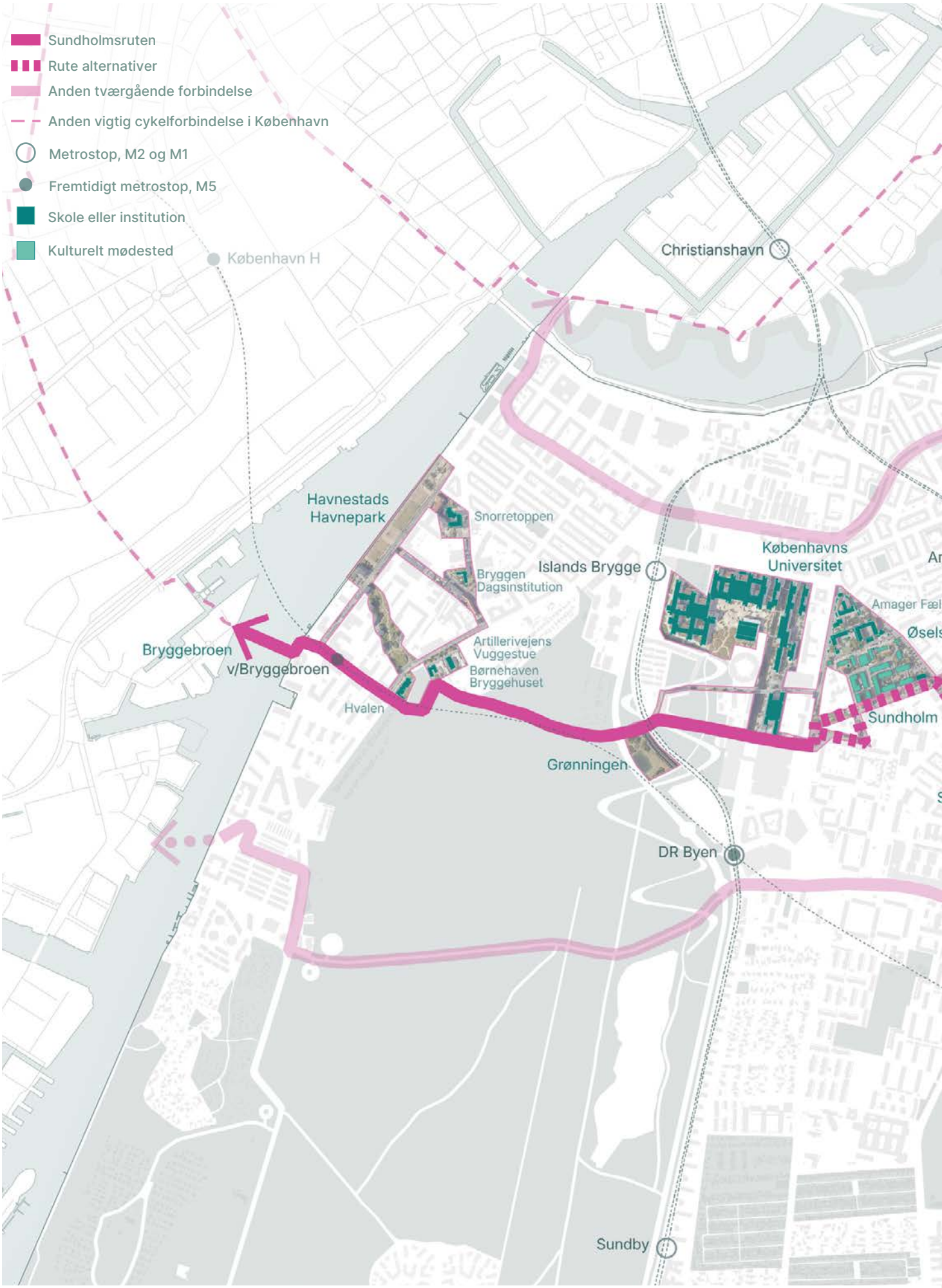
Sundholmsruten styrker forbindelsen mellem de tætbefolkede kvarterer på Amagerbro og Islands Brygge. Ruten kobler samtidig til den almene boligbebyggelse Hørgården og til Sundholmen – begge områder, der arbejder aktivt med at åbne sig op mod den omkringliggende by. Med etableringen af ruten skabes en sammenhængende forbindelse fra havnen til havet, som både har lokal betydning og styrker den overordnede sammenhængskraft på tværs af Amager.

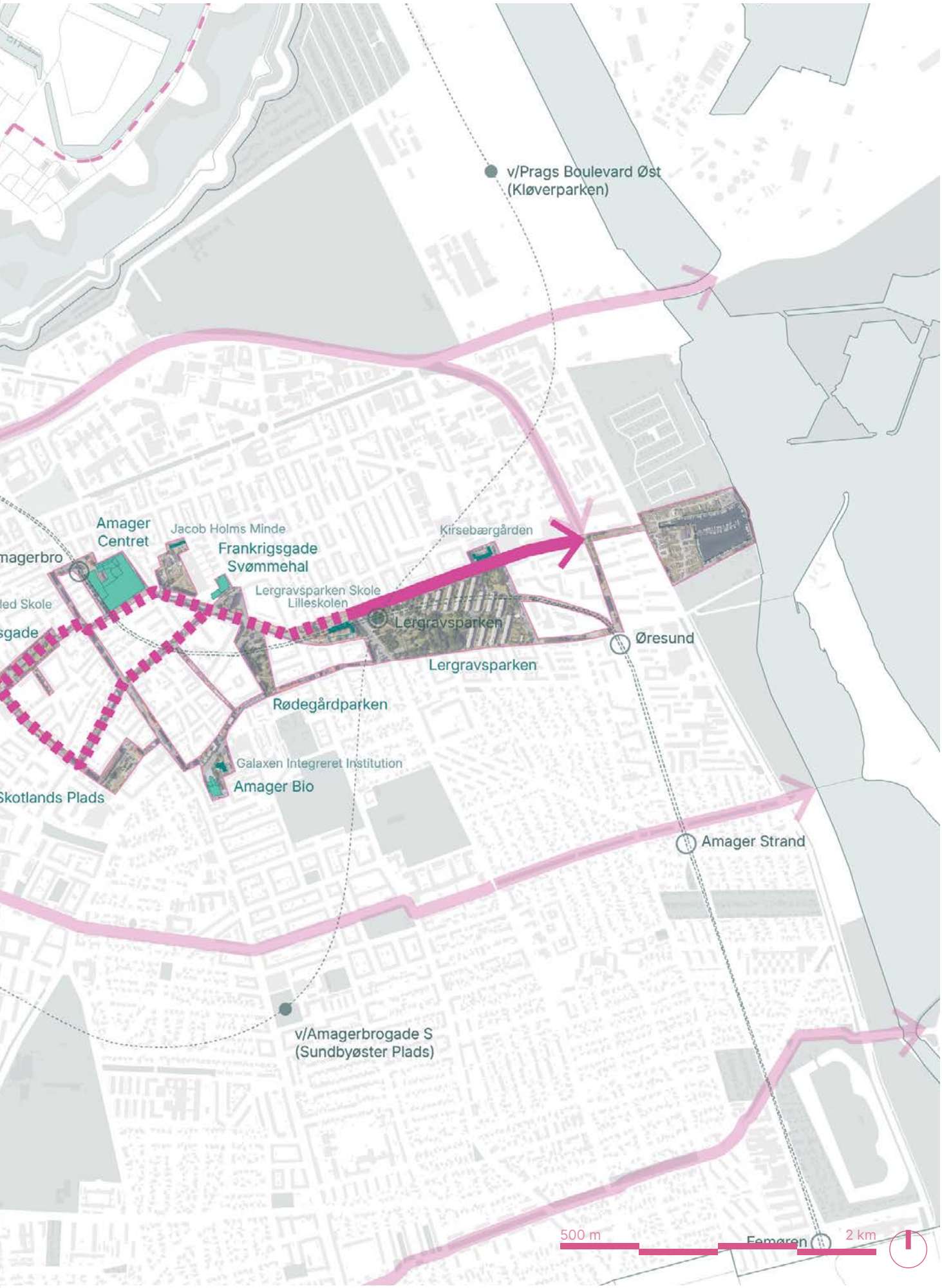
Oplevelser langs ruten

Langs Sundholmsruten bevæger man sig gennem både stor natur og tætte bymiljøer, samtidig med at nogle af Amagers kendetegnende destinationer bindes bedre sammen med mindre kendte områder og byrum, som med rutens etablering kan få en styrket og mere fremtrædende rolle i lokalområdet.

Ruten forbinder en række lokale byrum, rekreative områder og mobilitetspunkter. Fra vest starter den ved Bryggebroen, hvor Vesterbro forbindes med Islands Brygge. Herfra går ruten gennem et nyt byrum i forbindelse med den kommende metroforplads ved Axel Heides Gade (se flagskibsprojekt s. 154) og fortsætter videre på tværs af Amager Fælled via den eksisterende grønne rute Universitetsruten, hvor den kobler til boliger, arbejdspladser og studiepladser ved Københavns Universitet og DR Byen.

Via Kai Munks Vej føres ruten forbi Hørgården og igennem Sundholmskvarteret, hvor den passerer og kan være med til at aktivere udearealerne omkring bl.a. fælleshuset og Byhaven. Herfra fortsætter den mod Amagerbrogade og Amager Centret, gennem Frankrigsgadekvarteret og videre til Lergravsparken – et vigtigt rekreativt og trafikalt knudepunkt ved metroen og busholdepladsen. Ved Lergravsvej foreslås ruten udviklet som en grøn kile med træer, opholdszoner, leg og cykelstier (se flagskibsprojekt på s. 160), før den krydser Amager Strandvej og hvorfra man har adgang til en række forskellige maritime miljøer, herunder kulturmiljøet omkring Sundby Sejlklub.


Sundholmsruten
Rute alternativer
Anden tværgående forbindelse
Anden vigtig cykelforbindelse i København
Metrostop, M2 og M1
Fremtidigt metrostop, M5
Skole eller institution
Kulturelt mødested
København H
Christianshavn
Havnestads Havnepark
Snorretoppen
Bryggen Dagsinstitution
Islands Brygge
Københavns Universitet
Amager Fæl
Øsels
Bryggebroen
v/Bryggebroen
Artillerivejens Vuggestue
Børnehaven Bryggehuset
Hvalen
Sundholm
Grønningen
DR Byen
Sundby


v/Prags Boulevard Øst
(Kløverparken)
Amager
Centret
Jacob Holms Minde
Frankrigsgade
Svømmehal
magerbro
Kirsebærgården
Lergravsparken Skole
Lilleskolen
Lergravsparken
Øresund
Lergravsparken
Rødegårdparken
Galaxen Integreret Institution
Amager Bio
Skotlands Plads
Amager Strand
v/Amagerbrogade S
(Sundbyøster Plads)
500 m
2 km



92 **Illustration** Sundholmsruten set fra luften fra vest mod øst med Sundholm i forgrunden



Diagram Forbindelsen vil uanset nøjagtig linjeføring bestå af en række delstrækninger, som vil kræve forskellige løsninger ift. stitype. Se foreslået linjeføring og delstrækninger her og læs yderligere i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter.

Relation til andre planer og projekter

- Ruten anvender i vest den eksisterende grønne rute og planlagte supercykelsti fra Bryggebroen og gennem Amager Fælled, samt den planlagte forlængelse af den grønne rute, Universitetsruten.
- Delstrækningen gennem Sundholmen skal tænkes sammen med Områdefornyelsen Sønderbros planer for særligt omdannelsen af uderummene (Visionsplan for uderummene på Sundholm).
- Koblingsmuligheder med det eksisterende infrastrukturprojekt gennem Hørgården, som ligeledes arbejder med en rute, der forbinder til Kaj Munks Vej.
- Ruten skal koordineres med skybrudsprojektet på Kornblomstvej og Øselsgade, og den endelige linjeføring ml. Sundholm og Frankrigsgadekvarteret afklares i den videre planlægning.
- Ruten forbinder en række vigtige byrum, som også lokaludvalg Amager Øst udpeger som prioriterede projekter i deres bydelsplan. Det gælder bl.a. Begrønning af Amagerbro Torv, Gadetransformation af Wittenberggade, Byrum ved Frankrigsgade Svømmehal og Lergravsvej.

Etablering

- Præcis linjeføring og valg af løsning for delstrækninger og krydsningsforhold skal afklares i det videre planlægningsarbejde.
- Strækningen fra Bryggebroen til Amagerfælledvej er allerede i dag en eksisterende eller planlagt grøn rute, imens strækningen frem til Lergravsparken har en meget mere tæt, urban karakter, hvorfor den formentlig vil have en anden planlægningsmæssig kategori. Derimod kan det overvejes om strækningen fra Lergravsparken og frem til Amager Strandvej bør være en grøn rute.
- Axel Heides Gade er en privat fællesvej, hvor Grundejerforeningen Havnestad er vejejere. Grundejerforeningen skal derfor involveres i en evt. yderligere planlægning af projektet.
- Etablering af et sammenhængende parkstrøg fra Axel Heides Gade og den nye metrostation frem til vandet, vil være afhængig af ensretning af Islands Brygge som led i fredeliggørelse af boligområdet (C3-C4) også beskrevet under den langsgående forbindelse (A3).
- Ruten mellem Amagerfælledvej og Lergravsvej har nogle krydsningspunkter, som kræver en særlig opmærksomhed. Det gælder bl.a. over Amagerfælledvej og ved Amagerbrogade, hvor den endelige linjeføring skal afklares nærmere i den videre planlægningsfase. Se 'Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter'.


Bystranden


Forbindelse på Amager Fælled


Grønjordskollegiet


Remiseparken


Peder Lykkes Vej


Filipsparken


Elbagade


Hospitalshaven


Italiensvej


Enden af Italiensvej mod Amager Strand

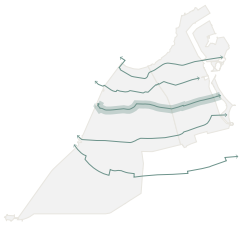





Amager Strand

Billeder Eksisterende byrums- og landskabsmæssige kvaliteter langs det foreslåede forløb for forbindelsen Fælled til strand fra vest (øverst) til øst (nederst). Fotos: BOGL

Fælled til strand



Denne rute går fra den sydlige del af Islands Brygge, over Amager Fælled via Peder Lykkes Vej, Elbagade og Italiensvej til Amager Strand.

Oplevelser langs ruten

Ruten Fælled til strand fører den gående og cyklende gennem Amagers mange by- og landskabstyper – fra havn og bystrand til åbne naturområder og kystlandskab. Undervejs skifter stemningen gradvist, og hvert delafsnit har sin egen karakter og oplevelseskvalitet.

Fra havneløbet på Islands Brygge strækker bystranden sig som en kile ind i boligområdet og danner en tydelig overgang mellem by og vand. Herfra bevæger ruten sig mod Amager Fælled, hvor åbne grønne flader og små lunde med blomstrende beplantning og spiselige urter giver en oplevelse af natur tæt på byen og med fokus på biodiversitet.

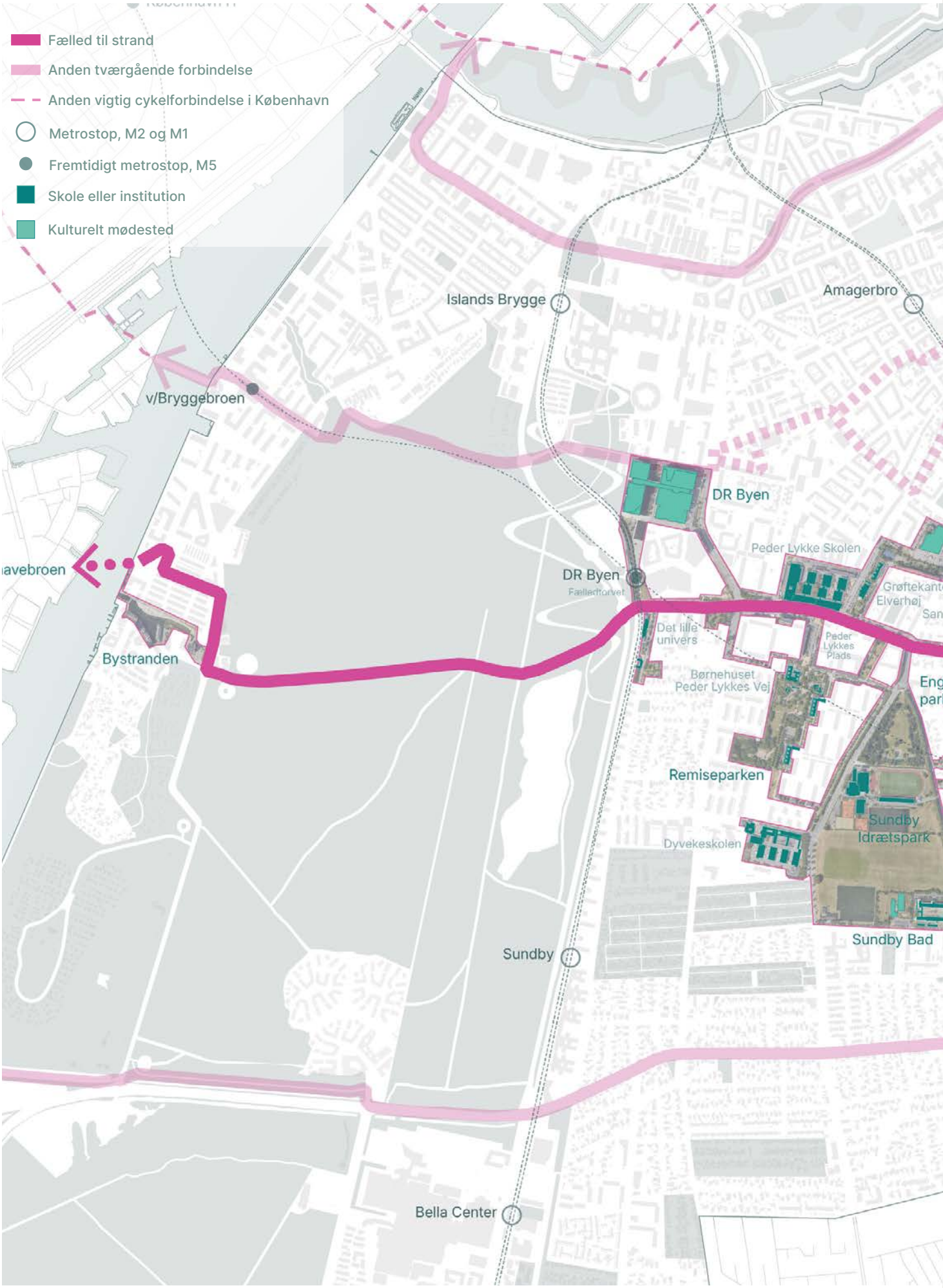
Videre ad Peder Lykkes Vej bliver ruten mere urban. Her vil man kunne møde små pladser, opholdszoner og kunstneriske indslag, der afspejler områdets lokale identitet og mangfoldighed. Samtidig kobles der til Remiseparken, som fungerer som et centralt grønt mødested og rekreativt knudepunkt for bydelen.

Gennem Elbagade og frem mod Sundby Kirkegård opleves mere rolige grønne rum, hvor parker og byrum kan bindes sammen som "perler på en snor". Her skabes åndehuller i bylivet, der inviterer til ophold og refleksion.

Langs Italiensvej ændrer karakteren sig gradvist mod et mere kystnært udtryk. Klitplanter, birk og fyr kan trækkes ind i byrummet, og skabe ramme om mødesteder, som giver rum til hverdagsliv, markeder og fællesspisning.

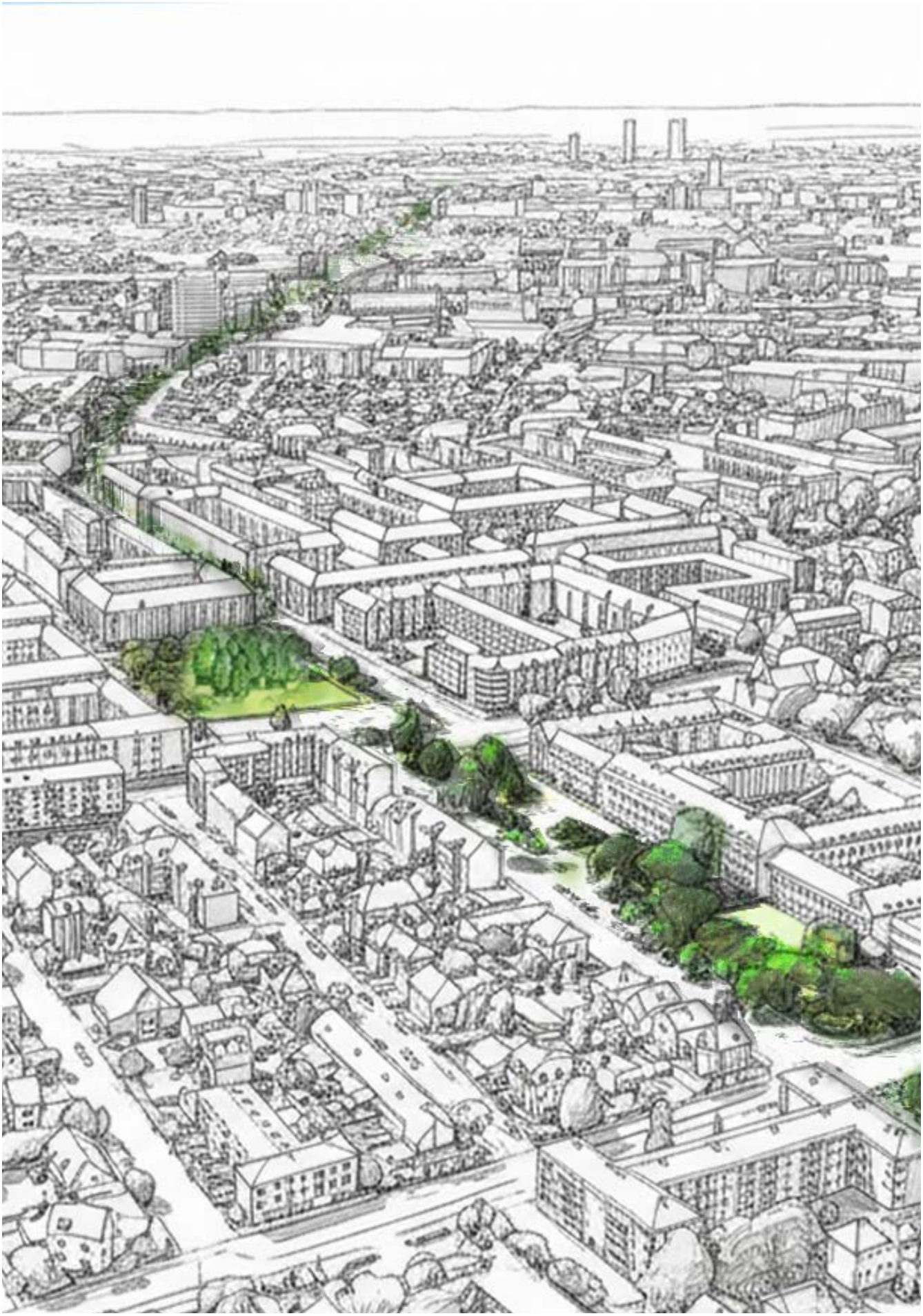
Ved Amager Strand afsluttes ruten i et åbent, lyst og maritimt landskab, hvor udsigten og nærheden til havet danner en naturlig afslutning og et markant pejlemærke for strækningen.

Samlet set danner Fælled til strand en grøn, tryg og oplevelsesrig forbindelse på tværs af Sundby – et sammenhængende forløb, hvor byliv, natur, kunst og nærhed til vandet mødes i én samlet bevægelse fra det urbane til det kystnære.



96 **Illustration** Forslag til den tværgående forbindelse Fælled til strand


Lergravsparken
Øresund
Sundbyøster Kirkegård
Sundby Kirkegård
Strandplads
Amager Strand
Indkøbscenter
Amager Hospital
Amager Strand
Sundhedshuset Amager
Hospitals-haven
Filipsparken
Lommepark
Skolen ved Sundet
Sundbyøster Skole
v/Amagerbrogade S
(Sundbyøster Plads)
Højdevangens Skole
Femøren
500 m
2 km



98 **Illustration** Den tværgående forbindelse Fælled til strand set fra luften fra øst ved Amager Hospital mod vest

Relation til andre planer og projekter

- Strækningen er udpeget og udfoldet i visionsplanen "Fælled til strand-forbindelsen", som var et resultat af Områdefornyelsen Sundbys kvarterplan, hvor et hovedgreb var styrke en tværgående forbindelse på tværs af en opdelt bydel. Sidenhen har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen udarbejdet en foranalyse af delstrækningen på Elbagade.

- Cykel- og gangbroen ml. Enghave Brygge og Islands Brygge blev vedtaget af Københavns Kommunes Teknik og Miljøudvalg i marts 2025, men der er endnu ikke afsat finansiering til at etablere broen.

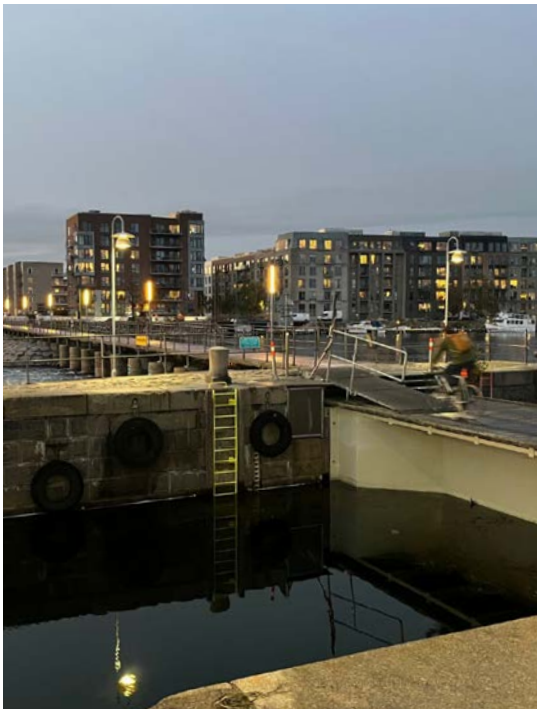
Etablering

- Præcis linjeføring og valg af løsning for delstrækninger og krydsningsforhold skal afklares i det videre planlægningsarbejde.

- Rundkørslen ved Ørestads Boulevard/Grønjordsvej forventes ombygget til et signalreguleret kryds ifm. etableringen af M5 metrostationen ved DR Byen, hvilket vil gøre krydsningen over Ørestads Boulevard mere trafiksikker.



Diagram Forbindelsen vil uanset nøjagtig linjeføring bestå af en række delstrækninger, som vil kræve forskellige løsninger ift. stitype. Se foreslået linjeføring og delstrækninger her og læs yderligere i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter.



Cykelbro ved Slusen i Sydhavnen



Broforbindelse over Artillerivej





Amager Fælled



4-sporet del af Vejlands Allé



2-sporet del af Vejlands Allé



Villakvarter på Vejlands Allé



Greisvej



Greisvej



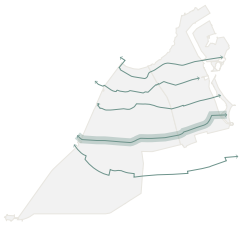
Udsigt til Amager Strand fra Lagunebroen



Kastrup Fort

Billeder Eksisterende byrums- og landskabsmæssige kvaliteter langs det foreslåede forløb for Femørenruten fra vest (øverst) til øst (nederst). Fotos: BOGL

Femørenruten



Femørenruten forbinder Sydhavnen og Slusen med Kastrup Fort og Amager Strand via den eksisterende supercykelsti Indre Ringrute og Vejlands Allé og skaber dermed en sammenhængende forbindelse på tværs af Amager.

Ruten løber fra Slusen og bevæger sig gennem naturen på Amager Fælled og forbi den kommende Fælledby, hvorefter den krydser Ørestads Boulevard og metrohøjbanen. Herfra fortsætter den ad Vejlands Allé, som i fremtiden kan have en grønnere karakter og nyt vejprofil (se flagskibsprojekt s. 166). Ved Greisvej udvikles de eksisterende grønne arealer til lokale, aktive mødesteder, hvor ruten afsluttes med en forbindelse via den eksisterende bro til Kastrup Fort og Amager Strandpark.

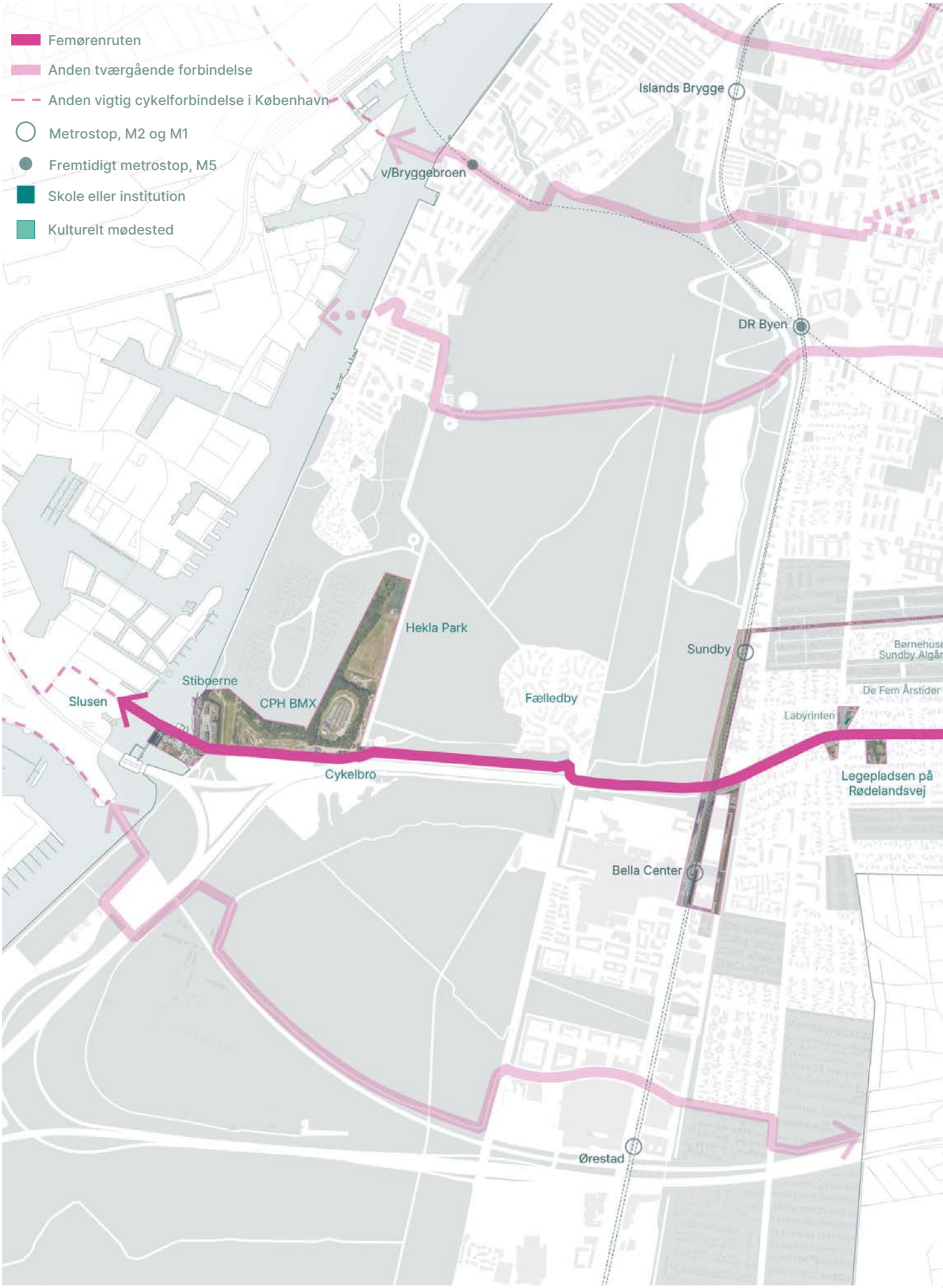
Langs Femørenruten vil man møde både store naturværdier og historiske landemærker.

Oplevelser langs ruten
Ruten udgår fra det maritime miljø og stien ved Sjællandsbroen, hvor den følger den lille vej Ved Slusen frem til Artillerivej. Her krydser den vejen via den nye broforbindelse til Amager Fælled, hvor man har adgang til de store naturværdier, og hvor ruten også passerer forbi den kommende Fælledby.

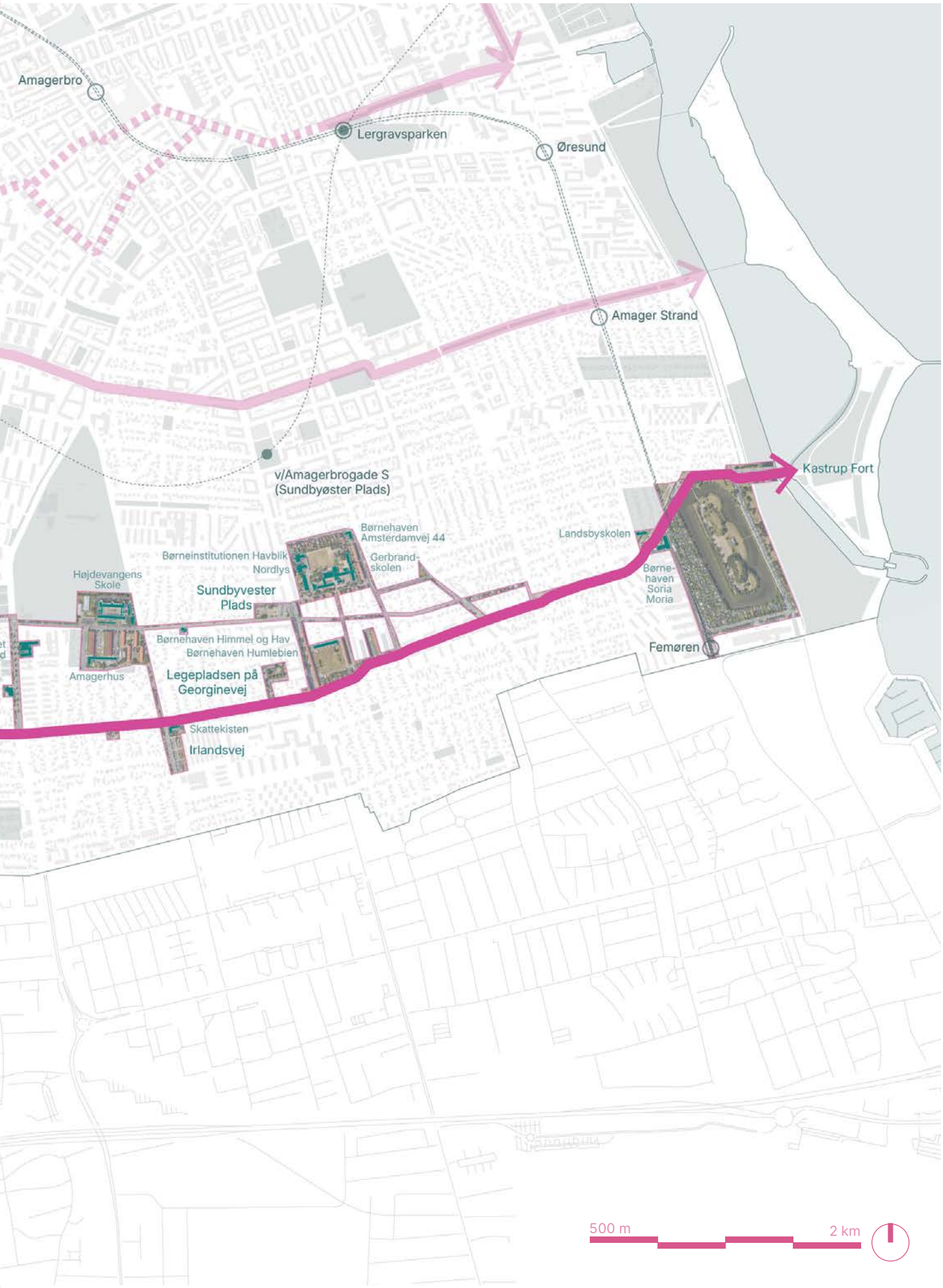
Mellem Ørestads Boulevard og Englandsvej er der i dag eksisterende cykelstier, men oplevelsen for både cyklister, gående og beboere kan forbedres ved at nedskalere vejarealet og begrønne med flere vejtræer, så strækningen opleves som en allé. Pladsen kan skabes ved at nedlægge én vognbane i hver retning, til fordel for grønne bede, vejtræer og plads til mødesteder (se også flagskibsprojekt s. 166).

Øst for Englandsvej følger ruten de smallere boligveje, Vejlands Allé og Greisvej, der planlægges ensrettet i østlig retning frem til Grækenlandsvej. Her kan en ensretning af strækningen frigive areal til bedre cykelforhold og forbedre trygheden for cyklister. Det foreslås at cykler og biler deler kørebanen i østliggående retning, mens der etableres cykelsti for cyklister i vestlig retning. (se flagskibsprojekt s. 166). Målet er at der skabes en strækning som opleves som tryg, grøn og behagelig med mindre små grønne lommer til ophold og hvil. Projektet kan kombineres med en ensretning af Sundbyvestervej i vestgående retning.

Det grønne bånd langs Greisvej kan man i fremtiden opleve et attraktivt grønt område med biodiversitet, der understøtter fællesskabsaktiviteter med opholdsarealer, boldbaner, legeredskaber, bænke og andre aktivitetstilbud. Et lokalt ankerpunkt for de omkringliggende beboelsesområder.



102 **Illustration** Forslag til den tværgående forbindelse Femørenruten.


Amagerbro
Lergravsparken
Øresund
Amager Strand
v/Amagerbrogade S
(Sundbyøster Plads)
Kastrup Fort
Børnehaven
Amsterdamvej 44
Landsbyskolen
Børneinstitutionen Havblik
Nordlys
Gerbrand-
skolen
Børne-
haven
Soria
Moria
Højdevangens
Skole
Sundbyvester
Plads
Børnehaven Himmel og Hav
Børnehaven Humlebien
Femøren
Amagerhus
Legepladsen på
Georginevej
Skattekisten
Irlandsvej
500 m
2 km



104 **Illustration** Femørenruten set fra luften fra øst ved Kastrup Fort mod Ørestaden i vest

Relation til andre planer og projekter

- Ruten vil indgå i et netværk af andre lokale ruter, herunder den planlagte grønne rute ad Sundbyvestervej, Wibrandtsvej og Greisvej jf. KP24. Fra Amager Strandpark i øst og frem til Grækenlandsvej er de to linjeføringer overlappende, hvorefter de afviger fra hinanden, men vil have store synergivirkninger. Den planlagte grønne rute vil blandt andet koble til Sundbyvesterplads og Sundby Idrætspark og køre gennem haveforeningerne vest for Røde Mellemvej, hvorimod Femørenruten vil følge Vejlands Allé og koble an til Ørestaden, for på den måde at binde boligområderne her bedre sammen med resten af Amager.

- Ved Ørestads Boulevard krydser ruten den eksisterende supercykelsti Ørestadsruten.

- Udvikling af det grønne bånd langs Greisvej skal sammentænkes med det nye grønne byrum/ miniskov, der blev anlagt i 2025 ved Greisvej/ Engvej.

Etablering

- Præcis linjeføring og valg af løsning for delstrækninger og diverse krydsninger skal afklares i det videre planlægningsarbejde.

- Det kan være ønskeligt at lade ruten følge interne grusstier på Amager Fælled helt frem til Ørestads Boulevard, dog er området ejet af udviklingsselskabet By & Havn, hvorfor evt. ændringer skal koordineres med deres tanker for området. Der vil derudover skulle etableres en stikrydsning på Ørestads Boulevard, hvor grusstien på Amager Fælled munder ud.

- Ensretning af Vejlands Allé og etablering af modstrømscykelsti vil betyde omdannelse af bilparkeringspladser i den ene side af vejen, og at buslinje 8A må omlægges, så den i vestlig retning kører ad Sundbyvestervej. Det bør dog overvejes i forbindelse med en generel vurdering af busnettet, om ruten med fordel kan lægges helt om til Sundbyvestervej. Konsekvenser og alternativer for bl.a. den kollektive transport skal afklares i en videre planlægningsfase.



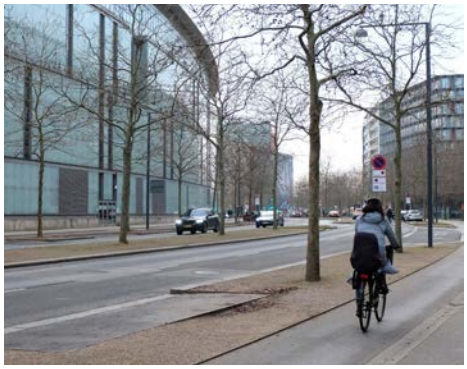
Diagram Forbindelsen vil uanset nøjagtig linjeføring bestå af en række delstrækninger, som vil kræve forskellige løsninger ift. stitype. Se foreslået linjeføring og delstrækninger her og læs yderligere i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter.


Amagerbroen set fra Dæmningsvej


Græssende får øst for Amagerbroen


Royal Golf Center


Grusstien langs jernbanen


Arne Jacobsens Allé


Slusevej

Billeder Eksisterende byrums- og landskabsmæssige kvaliteter langs Ørestadsruten fra vest (øverst) til øst (nederst). Fotos: BOGL

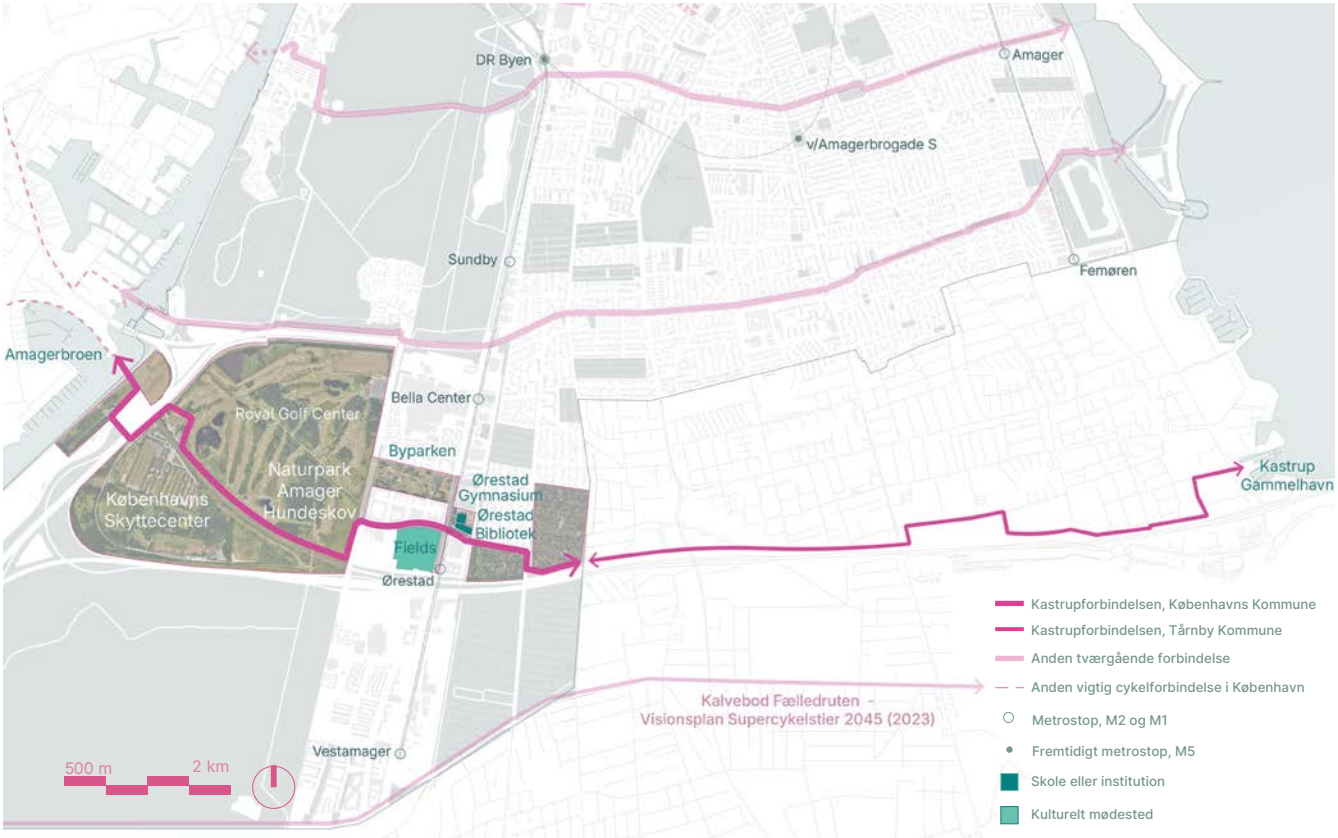
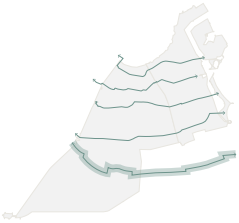


 Illustration Forslag til Kastrupforbindelsen

Kastrupforbindelsen



Den grønne forbindelse Amagerbanen tager udgangspunkt i det gamle banetracé, hvor der allerede i dag findes lange grønne strækninger med stort potentiale for rekreativ og mobilitets-mæssig udvikling.

Ruten strækker sig fra Amagerbroen hvor Fiskerihavnen forbindes til Amager Fælled, og frem til Kastrup Gammelhavn via Ørestaden. På den måde forbinder ruten det nye byudviklingsområde omkring Bådehavnsgade med Ørestaden, Tårnby, Kastrup og lufthavnen.

Oplevelser langs ruten

Ruten forbinder over havneløbet via Amagerbroen ved Fiskerihavnen i Sydhavn. Her kan man møde græssende heste og får på kanten af Amager, før man bevæger sig via eksisterende grusstier mod Ørestaden langs jernbanen på den ene side og golfbanerne på den anden side. Arne Jakobsens Allé er en prominent og bred vej på tværs af Ørestaden, som løber mellem Fields, og en række arbejdspladser, flankeret af træer og vandelementer. Øst for metrobanen løber ruten ad Slusevej i blandet trafik, indtil man når Kongelundsvej. Herfra går ruten videre langs jernbanen i Tårnby Kommune ad cykelstier i eget tracé og flere mindre lokalveje.

Etablering

- Præcis linjeføring og valg af løsning for del-strækninger og krydsningspunkter skal afklares i det videre planlægningsarbejde.
- Forbedringer kan opnås ved krydsningen af Kongelundsvej ved Hf. Vestereng. Her kan der etableres en sikker overgang med midterhelle for gående og cyklister.

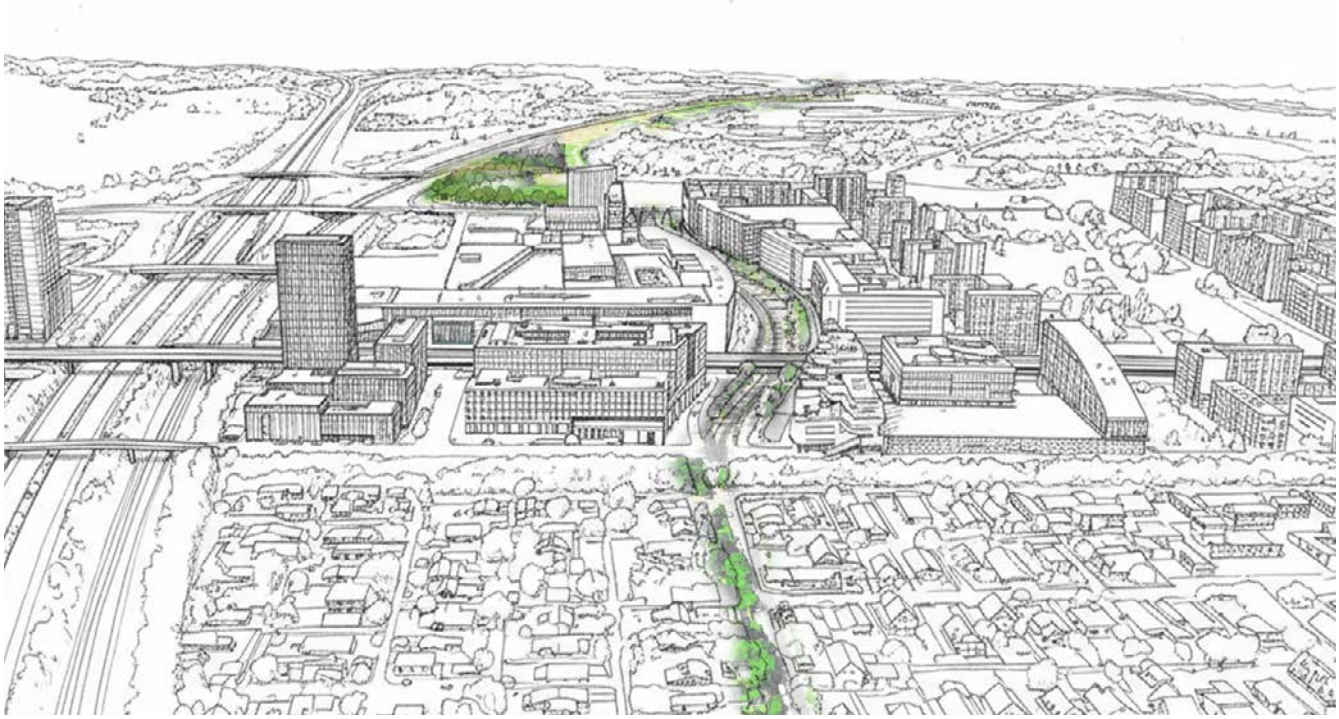


Illustration Kastrupforbindelsen set fra luften fra øst ved kolonihaverne mod vest



Foto: JAJA

03

Fredeliggørelse af boligkvarterne

Formålet med fredeliggørelsen af boligkvartererne er at gøre boligkvarterne tryggere og grønnere samt styrke opholdskvaliteten. Fredeliggørelse af boligkvarterer er dermed en kobling mellem byrumsmæssige og trafikale tiltag, og kan udfoldes på forskellige måder, tilpasset sted og ambitionsniveau.

Katalog over mulighedsrum

Fredeliggørelse af boligkvarteret kan opnås ved flere tiltag, enten enkeltvis eller samlet i et boligkvarter. Opslaget viser grader af fredeliggørelse, hvordan traditionelle gadetyper kan udvikles, så de både rummer tilgængelighed for alle trafikanter og skaber højere byrums- og opholdskvalitet.

Eksisterende Situation

Mindre intervention

Gade





Sidevej





Kryds

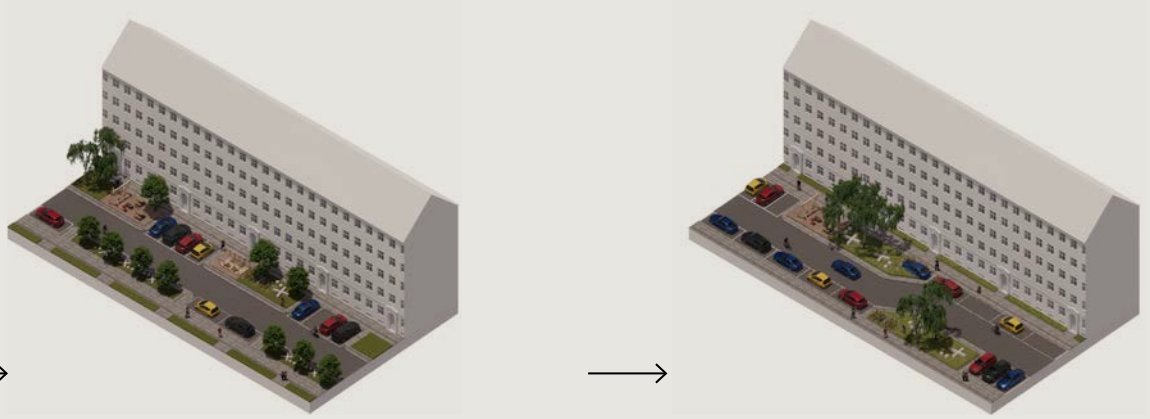


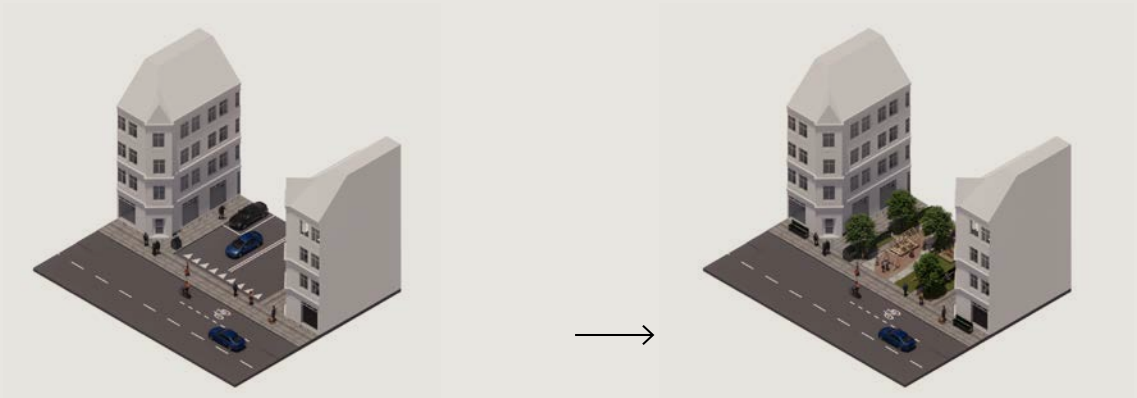


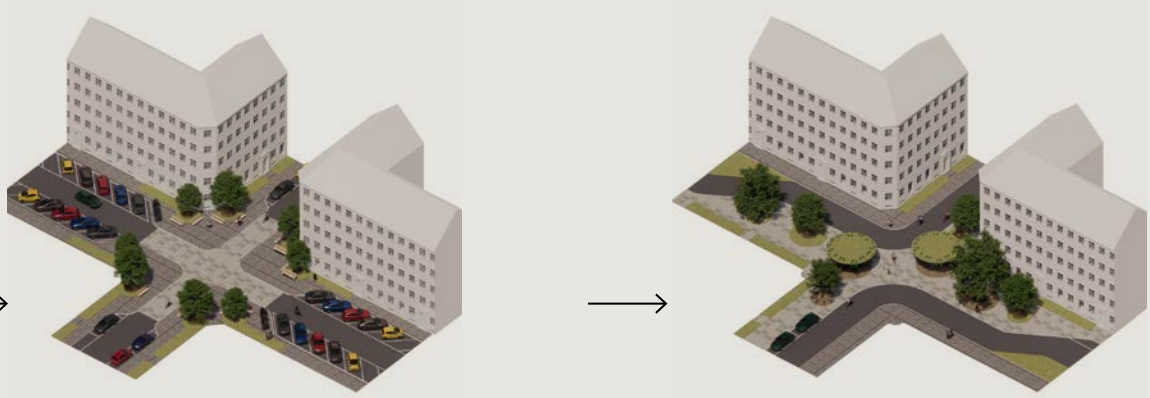
Illustrationen viser et spænd på mulige byrumsinterventioner i typiske gadesituationer – som hovedgaden, sidegaden og krydset. Omfanget af intervention afhænger af den konkrete situation, budgettet og ambitionsniveauet.

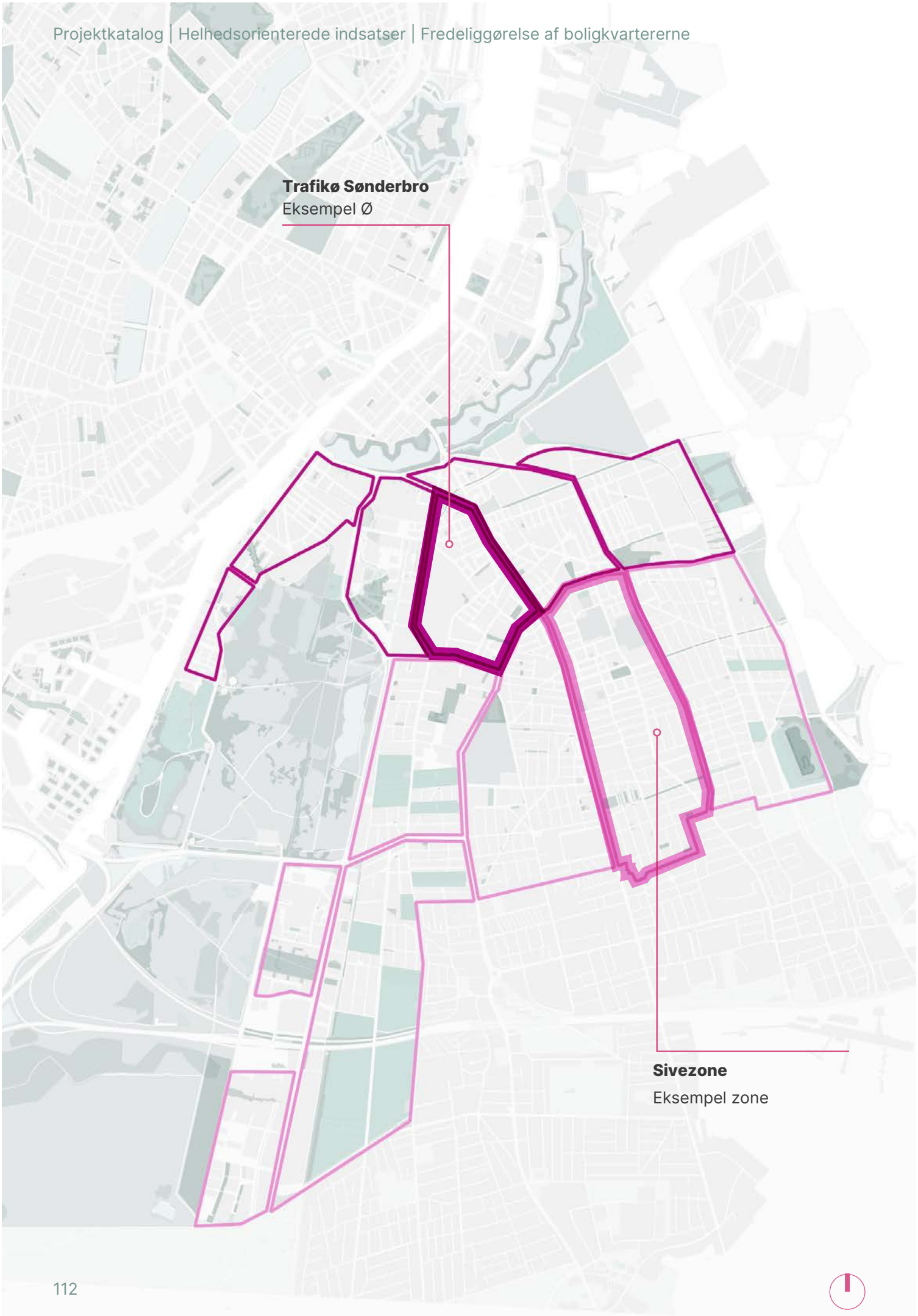
Mellem intervention

Større intervention








Trafikø Sønderbro
Eksempel Ø
Sivezone
Eksempel zone

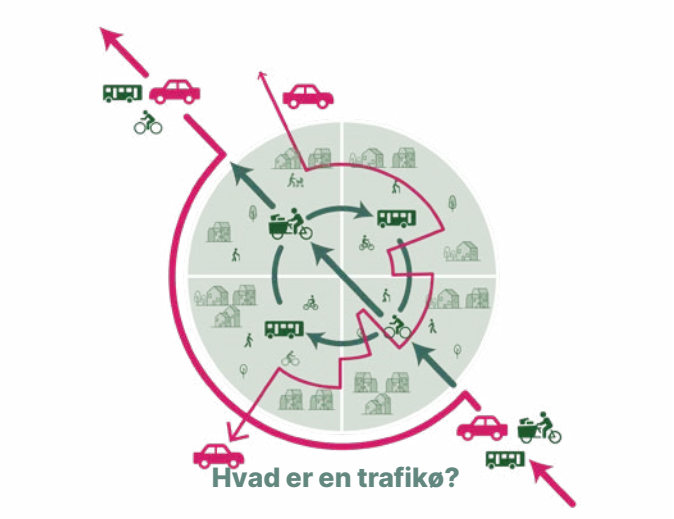
Fredeliggørelse ved trafikøer og sivezoner

Trafikøer og sivezoner er en samlet indsats, der kobler byrums- og trafikale tiltag med henblik på at fredeliggøre boligkvarterer. Dette muliggøres blandt andet ved at reducere gennemkørende biltrafik i boligkvartererne og samle denne på et enklere vejnet. Den reducerede biltrafik i boligområderne kombineres med byrumstiltag, der styrker opholdskvaliteten og skaber mere trygge, grønne og attraktive byrum.

Byrumsløft og fredeliggørelse af boligkvarterne kan opnås ved mindre pladsdannelse, nicher og lommer i byrum og gaderummet. Dette kan laves enkeltvis eller i sammenhæng med øvrige trafiktiltag. For at få den største effekt, er det foreslået at samlet byrum og trafikgreb; trafikøer og sivezoner.

At sammentænke byrumstiltag med lavere hastighed og reduceret gennemkørende trafik giver de bedste forudsætninger for tryghed og opholdskvaliteter i byrummet, hvor tiltag opnår en større effekt sammen end hver for sig.

Amagers boligområder varierer betydeligt i tæthed og bebyggelsesform, og indsatserne skal derfor tilpasses de enkelte kvarterers karakter. I de tætte byområder kan der arbejdes med at lukke for gennemkørende biltrafik, mens der i villaområder med lavere bebyggelsestæthed kan tillades gennemkørsel i bil ved lav hastighed. På den baggrund skelnes der i trafik- og byrumsplanen mellem trafikøer og sivezoner.



Hvad er en trafikø?

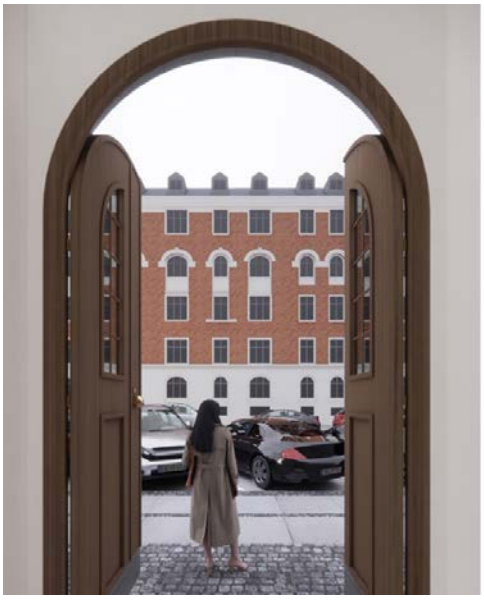
En trafikø er et afgrænset område, hvor gennemkørende biltrafik ikke er mulig, men hvor der fortsat er vejadgang til alle matrikler og funktioner. Beboere kan fortsat køre til og fra deres bolig i bil, ligesom varelevering, brand og redning samt afhentning af renovation mv. fortsat er muligt. I praksis etableres de gennem tiltag som vejlukninger, ensretninger o.l.



Hvad er en sivezone?

En sivezone minder om en trafikø, men adskiller sig ved, at gennemkørsel i bil ikke er fuldstændig umuligt. I stedet er området indrettet til lav hastighed og vejene er trafiksaneret med fartdæmpende tiltag, så det ikke er hurtigt eller hensigtsmæssigt, at køre igennem området.





Billeder
I eksemplet her træder man direkte ud i et gaderum med et træ og en bænk foran hoveddøren – et lille mødested og åndehul for fællesskab med de nærmeste naboer.
Billeder, JAJA.

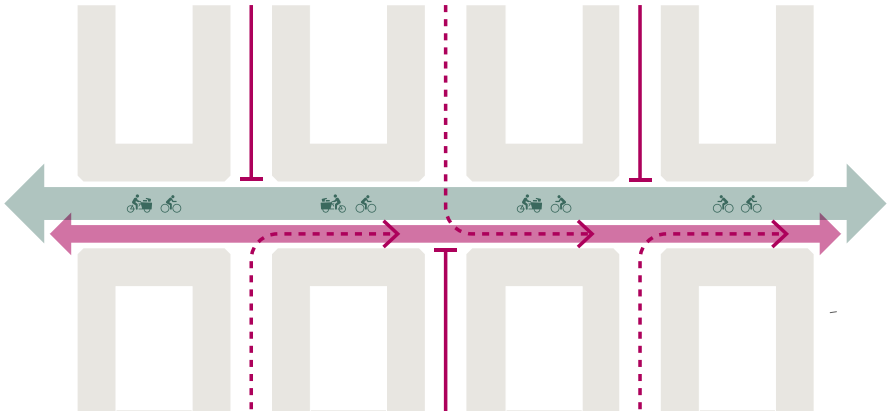
Uddybning af trafikøer og sivezoner
Ved de eksisterende broforbindelser til og fra det øvrige København er der meget biltrafik. Dette påvirker også bykvartererne med høj befolkningstæthed på den nordlige del af Amager. Her anbefales det at reducere gennemkørende biltrafik i visse områder. Derfor indrettes de nordlige boligområder som trafikøer, hvor gennemkørende biltrafik forhindres gennem fysiske spærringer, ensretninger mv. Hastigheden planlægges til 30km/t. I trafikøerne er der fortsat vejadgang for biler til alle gader og til alle ejendomme – evt. via mindre omveje end tilfældet er i dag. Den gennemkørende biltrafik vil dermed i højere grad end i dag blive samlet på færre gennemgående korridorer.

Der er flere måder at reducere gennemkørsel på, og de konkrete løsninger skal udvikles på baggrund af lokale forhold, så det sikres at områdernes sammenhængskraft og adgangen til væsentlige funktioner fungerer. Busruter skal opretholdes, ligesom butikker skal kunne få leveret varer. Det kan medvirke til at reducere biltrafikken generelt og særligt på korte ture, hvor det er hensigtsmæssigt at flere vælger mere bæredygtige transportformer.

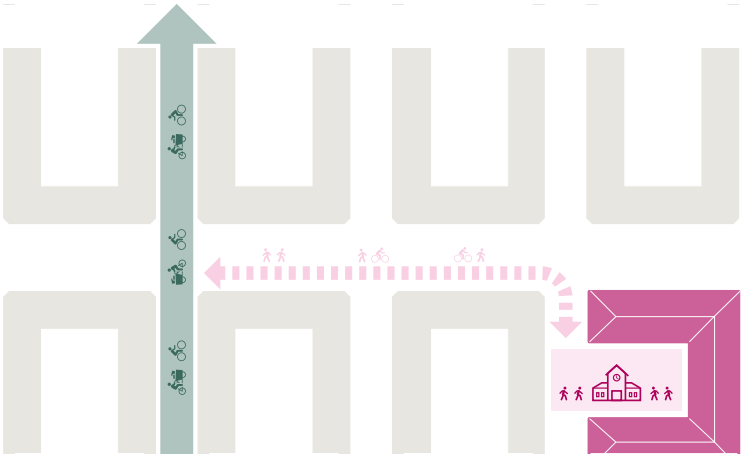
I de øvrige boligområder uden for den tættest bebyggede del af Amager etableres sivezoner, der gennem bl.a. fartdæmpende tiltag vil gøre det mindre attraktivt at køre igennem i bil. Dermed fastholdes god tilgængelighed og fremkommelighed for beboerne, mens gennemkørende bilister i højere grad vil henvises til at benytte de veje, der er tiltænkt til gennemfart.

Både i trafikøer og sivezoner er det hensigten at de gennemførte tiltag understøtter de øvrige mål med planen. Det betyder, at vejlukninger, ensretninger og andre trafikregulerende tiltag placeres, så de medvirker til at skabe bedre forhold for gående og cyklister, mere trygge skoleveje, bedre mulighed for begrønning og beplantning, flere opholdsmuligheder, mere og bedre byliv mv.

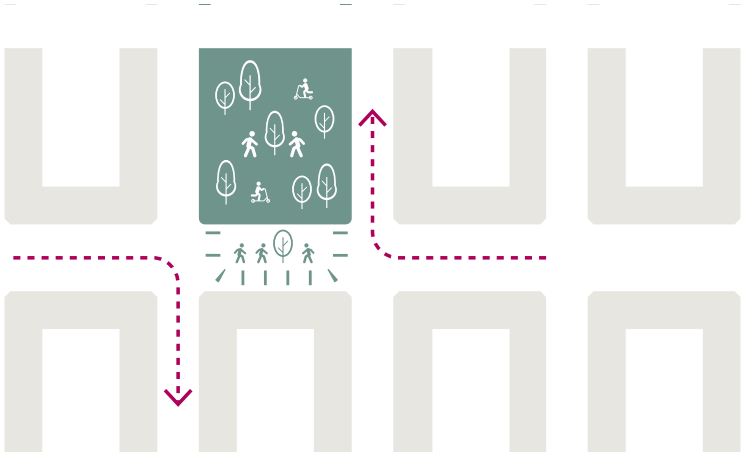
Etablering af trafikøer og sivezoner vil i nogle tilfælde medføre, at der skal omdannes parkeringspladser. Det vil blive undersøgt i de enkelte projekter i hvor stort et omfang der er behov for at nedlægge, og om der kan omplaceres til andre placeringer eller nærliggende parkeringsanlæg.



Princip for grønne forbindelser gennem trafikøer og sivezoner



Princip trygge skoleveje gennem trafikøer og sivezoner



Fredeliggørelse af byrum i trafikøer og sivezoner

Trafikøer og sivezoner i samspil med øvrige tiltag

Trafikøer og sivezoner skal ses i tæt sammenhæng med øvrige indsatser og projekter i planen, så de forskellige tiltag spiller sammen og gensidigt styrker hinanden.

Inden for trafikøer og sivezoner forbedres bylivet og byrummenes kvalitet gennem tre greb: tværgående forbindelser, sikre skoleveje samt udpegede byrum og bynatur.

Tværgående forbindelser
Inden for trafikøer og sivezoner arbejdes der med fredeliggørelse langs de tværgående forbindelser. Hvor det er muligt, undgås krydsende biltrafik, og enkelte gader ensrettes for at reducere biltrafikkens omfang og skabe mere plads og tryghed for cyklister og gående.

De tværgående forbindelser fredeliggøres og etableres som trygge forbindelser gennem kvarteret. Samtidig fungerer de som et strukturerende element, der bidrager til indretning og opdeling af trafikøer og sivezoner i mindre delområder.

Sikre skoleveje
I forlængelse af de tværgående forbindelser etableres trygge ruter for børn til institutioner, skoler og fritidsaktiviteter. Særlige forbindelser udpeges mellem forbindelserne og skolerne, så børn kan færdes på en sammenhængende og sikker rute til skolen. Her prioriteres trygge cykel- og gangforbindelser samt sikre krydsningsmuligheder mv. På de enkelte strækninger vurderes behovet for trafiksikkerhedstiltag såsom hastighedsdæmpende foranstaltninger, tryghedszoner mv. samt hvorvidt der er behov for ensretninger og reduktion af parkeringspladser for at gøre skolevejen mere tryg at færdes langs for skolebørn.

Byrum og bynatur
I samspil med af tværgående forbindelser og trygge skoleveje, så giver indretningen af trafikøer og sivezoner mulighed for at styrke parker, grønne kiler, mindre grønne lommer og mødesteder i kvarteret.

For at realisere disse kvaliteter anvendes forskellige trafikale virkemidler – f.eks. hastighedsnedsættelser, fartdæmpere, indsnævringer, ensretninger, svingforbud og vejlukninger mv. Tiltagene frigiver plads i byrummet til flere mødesteder og mere bynatur. Da en stor del af arealerne i boligkvarterer i dag udgøres af vejarealer og bilparkeringspladser, rummer netop disse arealer et stort potentiale for omdannelse til grønne forbindelser, fælles opholdspladser og byrum af højere kvalitet mv.


Punkter der opleves utrygge som fodgænger
Punkter der opleves utrygge som cyklist
Data fra Maptionnaire undersøgelse
100 m
500 m

Eksempel på en trafikø

For at illustrere hvordan en trafikø kan fungere og udformes på Amager, er Sønderbro valgt som eksempel. Trafikø-området er afgrænset af Peder Lykkes Vej i syd, Amagerfælledvej i vest, Amager Boulevard i nord og Amagerbrogade/Englandsvej i øst.

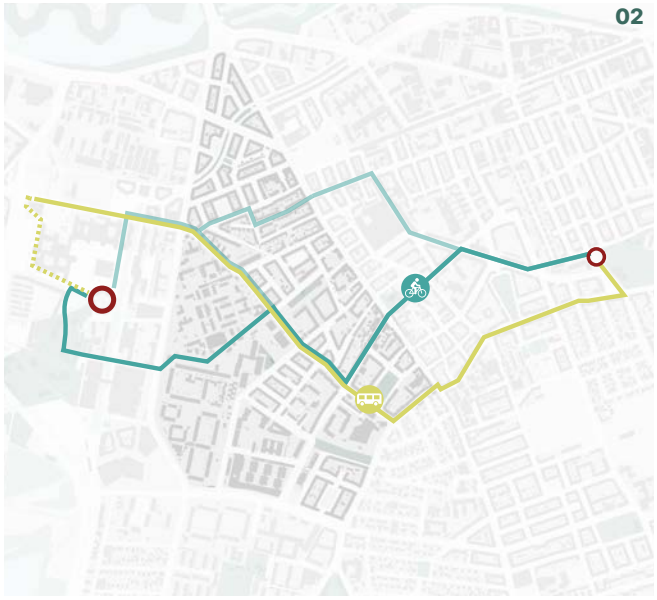
Sønderbro-eksemplet er medtaget for at illustrere trafik- og byrumspotentialerne ved implementering af en trafikø. Herunder hvordan trygheden, bylivet, beplantning og opholdsmulighederne mv. kan forbedres. Den endelige udformning af trafikøen skal undersøges nærmere i en videre planlægningsfase.

Figurerne til højre viser eksempler på, hvordan forskellige trafikanter navigerer gennem et område med trafikøer.



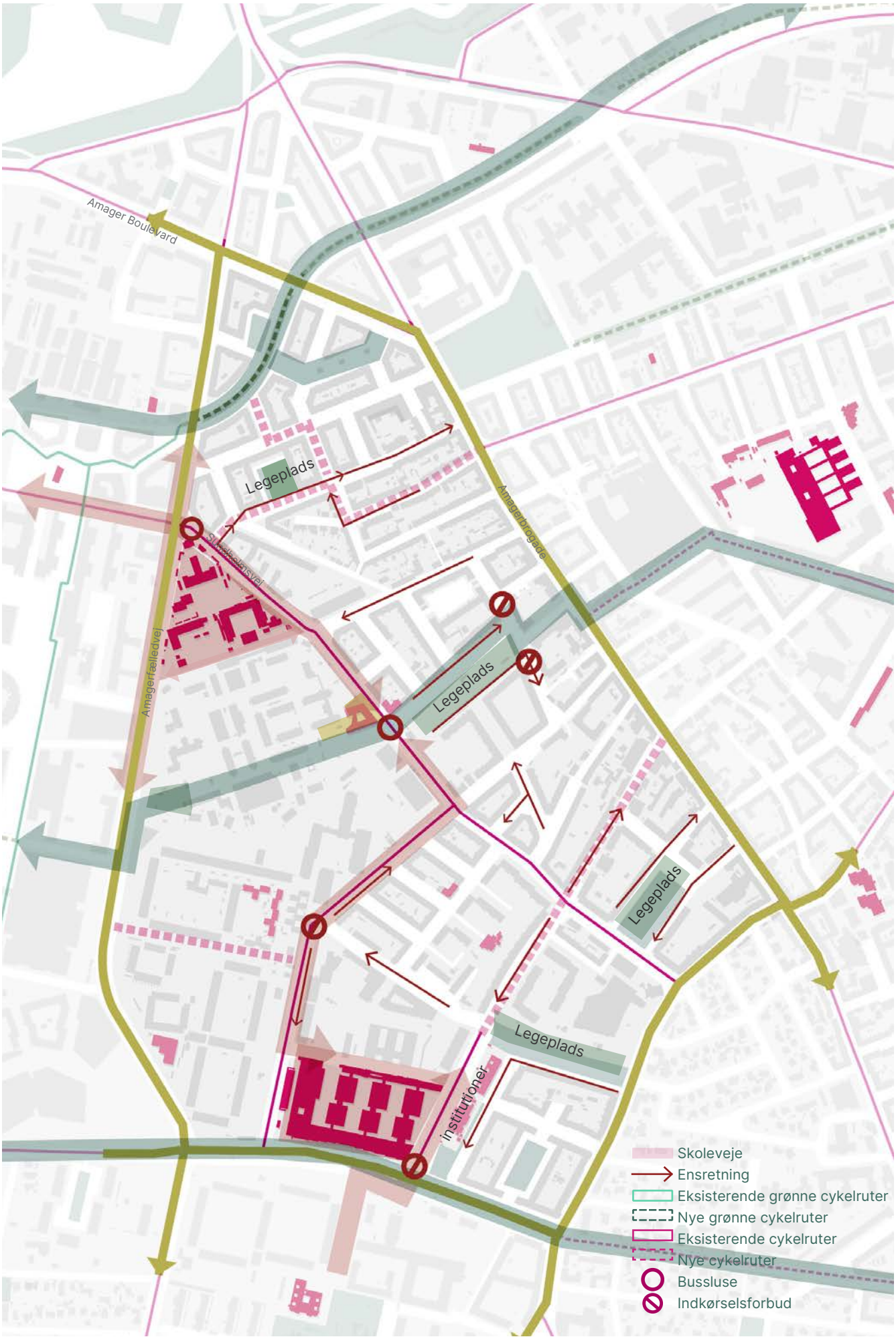
01

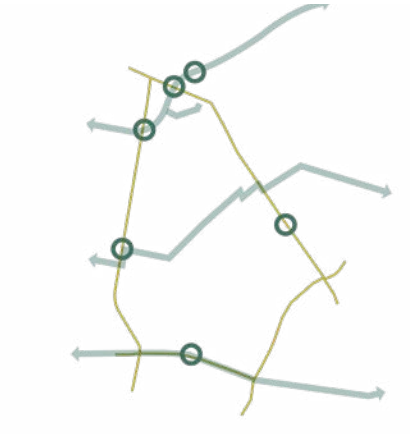
01 Er man i bil og skal fra vest mod øst, ledes man uden om trafikøen. I stedet for at køre via Sundholmsvej, ledes biltrafikken ad Amagerfælledvej, Peder Lykkes Vej og Englandsvej/Øresundsvej.



02

02 Er man gående eller cyklende, tager man den hurtigste vej gennem området for at nå sin destination. For bustrafikken er der ingen begrænsninger i valg af rute, da buslinjernes linjeføring bevares bl.a. gennem bussluser mv. I det konkrete eksempel vil buslinje 77 fortsætte med at køre via Sundholmsvej og videre ad Englandsvej/Øresundsvej.


Amager Boulevard
Legeplads
Amagerbrogade
Amagerfælledvej
Legeplads
Legeplads
Legeplads
institutioner
Skoleveje
Ensretning
Eksisterende grønne cykelruter
Nye grønne cykelruter
Eksisterende cykelruter
Nye cykelruter
Bussluse
Indkørselsforbud
100 m
500 m

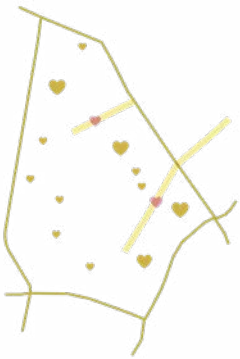


01 - Tværgående forbindelser
Sønderbro Trafikø opdeles af en tværgående forbindelse, der i dette eksempel løber gennem Sundholmsvej, Kornblomstvej, Øselsgade og Ølandsgade. Denne forbindelse binder områdets grønne strukturer sammen, herunder Byhaven på Sundholm og legepladsen ved Øselsgade. Den tværgående forbindelse gennem trafikøen er planlagt så der kommer mindst mulig krydsende biltrafik, og forbindelsen fungerer som en naturlig underinddeling af trafikøen.



02 - Trygge skoleveje
Skoler og institutioner kobles til den tværgående forbindelse via trygge skoleveje. Fra Sundholmruten til Peder Lykkes Skolen går ruten ad Sundholmsvej og videre ned ad Brydes Allé. Begge strækninger har cykelstier, og med lukning for gennemkørende trafik på Sundholmsvej er området væsentligt fredeliggjort.

Amager Fælled Skole kobles tilsvarende til Sundholmruten via Sundholmsvej, som mod nord er fredeliggjort for gennemkørende biltrafik med busslusen på Sundholmsvej.



03 - Eksisterende byrumskvaliteter
En kortlægning af de eksisterende byrum viser en række parker, grønne lommer og potentielle mødesteder fordelt i kvarteret. Disse kvaliteter og potentialer danner et vigtigt udgangspunkt for udviklingen af trafikøen og skal styrkes og integreres i helheden.

Trafikale tiltag
For at sikre grønne forbindelser, trygge skoleveje og stærke byrumskvaliteter foreslås en række trafikale tiltag.

Det skal undersøges nærmere hvordan der kan etableres bussluser, ensretninger og vejlukninger mv., der dels undgår gennemkørende biltrafik i kvarteret samt fredeliggør den tværgående forbindelse og skolevejene. Udvalgte veje ensrettes for at reducere gennemkørende trafik, skabe mere tryghed og give plads til bedre cykel- og gangforhold.

Hertil kommer nye cykelforbindelser: På Tingvej nord for Hørhusvej foreslås en ensretning af biltrafik mod Amagerbrogade, der giver plads til cykelsti i modstrømsretning. Cykelløsning på Tingvej skaber en styrket forbindelse mellem Frankrigsgade og Peder Lykke Skolen med Skolen på Amagerbro. På Tingvej mellem Sundholmsvej og Hemsedalsgade indrettes bilparkering fra skrå til parallelparkering i lommer på den ene side af vejen for at skabe bedre forhold for cyklende.

Hallandsgade og Norgesgade foreslås ligeledes ensrettet for biltrafik, så biltrafik kan køre mod vest ad Hallandsgade og mod øst ad Norgesgade. Noget parkering nedlægges og flyttes til den ene side af vejen for at firigive plads til cykelsti i modstrømsretning. Løsningen forbinder Holmbladsgade med Sundholmskvarteret og Njalsgade.

Tingvej mellem Sundholmsvej og Hemsedalsgade indrettes parkering fra skrå til langsgående parkering i lommer på den ene side af vejen for at skabe bedre forhold for cyklende.

Hallandsgade og Norgesgade foreslås ligeledes ensrettet for biltrafik, så biltrafik kan køre mod vest ad Hallandsgade og mod øst ad Norgesgade. Noget parkering nedlægges og flyttes til den ene side for at firivie plads til cykelsti i modstrømsretning. Løsningen forbinder Holmbladsgade med Sundholmskvarteret og Njalsgade.

Eksempler på mulige nye byrumskvaliteter i trafikøen

Her vises et par eksempler på hvordan mødesteder og eksisterende potentialer og kvaliteter kan fremkaldes ved samspil mellem trafik og byrum.

A: Skotlands Plads

Skotlands plads er et eksempel på eksisterende byrumskvaliteter der kan blive forbedret med små tiltag.

Skotlands Plads er omgivet af veje, og for at give pladsen en naturlig afslutning og en bedre kobling til den tilstødende bebyggelse og fortov, er det foreslået at trække pladsen mod nordvest – op til Købnerkirken.

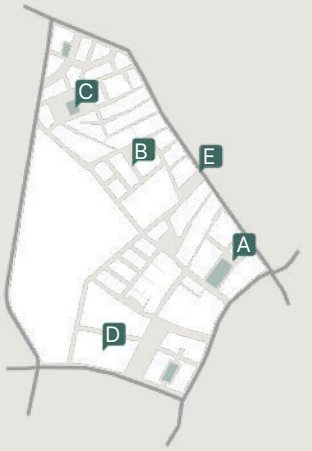


B: Romsdalsgade

Romsdalsgade er et eksempel på, hvordan man kan skabe mindre lommer og mødesteder i den lokale gade. Gaden rummer i dag potentialer i hver ende – en fælleshave i den ene ende og en udvidelse af fortovsarealet i den anden.

For at samle disse kvaliteter er der foreslået en mindre pladsdannelse midt i gaden, ved mødet med Dovregade. Her mødes gadens tre bygninger, og området har gode solforhold.







Pladsen udformes, så beredskabet, renovationskøretøjer m.m. fortsat kan betjene den nære bebyggelse. De omkringliggende veje er allerede ensrettede, og tiltaget kræver derfor kun mindre justeringer af det eksisterende trafikbillede.

En omdannelse af Skotlands Plads kan desuden inkludere etablering af underjordisk parking.



For at frigive plads til mødested, ophold, træer og andre hverdagsfunktioner såsom affaldssortering og cykelparkering foreslås det, at gaden ensrettes. Pladsen udformes som en hævet flade, der samtidig fungerer som fartdæmper og forbedrer mulighederne for at krydse gaden på tværs. Tiltaget binder gadens mindre lommer og mødesteder sammen til én helhed.



C: Norgesgade

Norgesgade er et eksempel på hvordan ensretning af gaden giver mulighed for at styrke parkens tilstedeværelse i kvarteret. Ved at ensrette og nedlægge en del af parkeringspladserne kan parken trækkes over gaden og som en hævet flade, og skabe en udvidet pladsdannelse. En ny trærække anlægges langs hele strækningen og skaber en grøn port og indgang Norgesgade og det indre parkrum.



D: Peder Lykke

Peder Lykkes Skole er et eksempel på hvordan skolens nære områder tilpasses, således der skabes attraktive byrum rundt om skolen samtidig med at det gøres mere trygt for børn at gå og cykle i skole. Det foreslås at lukke for indkørsel til Tingvej fra Peder Lykkes Vej, og erstattes med krydsning for gående og cyklende over Peder Lykkes vej med forbindelse ned til Urbanplanen. Ved Brydes Allé foreslås det at etablere en sikker krydsning til skolen ved indsnævring af kørebanen og en ny fodgængerovergang.



B: Øselsgade

Øselsgade er et eksempel på eksisterede parkrum der bliver koblet på den øst-vestgående bydelsforbindelse. Ved at undgå krydsende biltrafik skabes en tryg cykel og gangforbindelse, samtidig som parken kobler sig på bydelsforbindelsen.







Opslaget viser forslag til øvrige trafikøer i nogle af de fredeliggjorte boligkvarterer. Den endelige udformning af trafikøerne skal afklares i de videre planlægningsfaser. Kortene bygger på Byrumsanalyse Amager, se bilag, der viser centrale byrum, forbindelser, destinationer og skoler. Disse analyser danner grundlaget for de kvaliteter, der kan fastholdes og styrkes i den videre udvikling af byområderne.



02
Ørestad Nord

Dette byområde rummer to tværgående forbindelser, som skaber en naturlig underopdeling af området og sikrer bedre offentlig adgang til det grønne område Grønningen. Området er præget af større erhvervsbygninger, men har tydelige adgangsforhold fra de omkringliggende veje. Området har en gennemgående vej, Njalsgade, som samler mange funktioner og byrum.



03
Islandsbrygge Nord

Dele af dette boligkvarter er beskrevet under de langsgående forbindelser. Området har en tæt relation til Islands Brygge Syd. Her er én tværgående forbindelse som underinddeler en potentiel trafikø langs Myggenæsgade og Reykjaviksgade. Øvrige vigtige byrum omfatter Snorresgade, Kigkurren, Leifsgade, Njalsgade, Gamle Brygge og Axel Heides Gade, hvor de byrumsmæssige kvaliteter skal sikres og styrkes.



04
Islands Brygge Syd

Dette boligkvarter har en tæt relation til Islands Brygge Nord, som den bindes sammen med gennem den langsgående forbindelse Islands Brygge. Af øvrige vigtige byrum kan nævnes Havnevigen, den planlagte Enghave Bryggebro og -landing samt Drechselsgade, hvor de byrumsmæssige kvaliteter skal sikres og styrkes.



05
Amagerbro

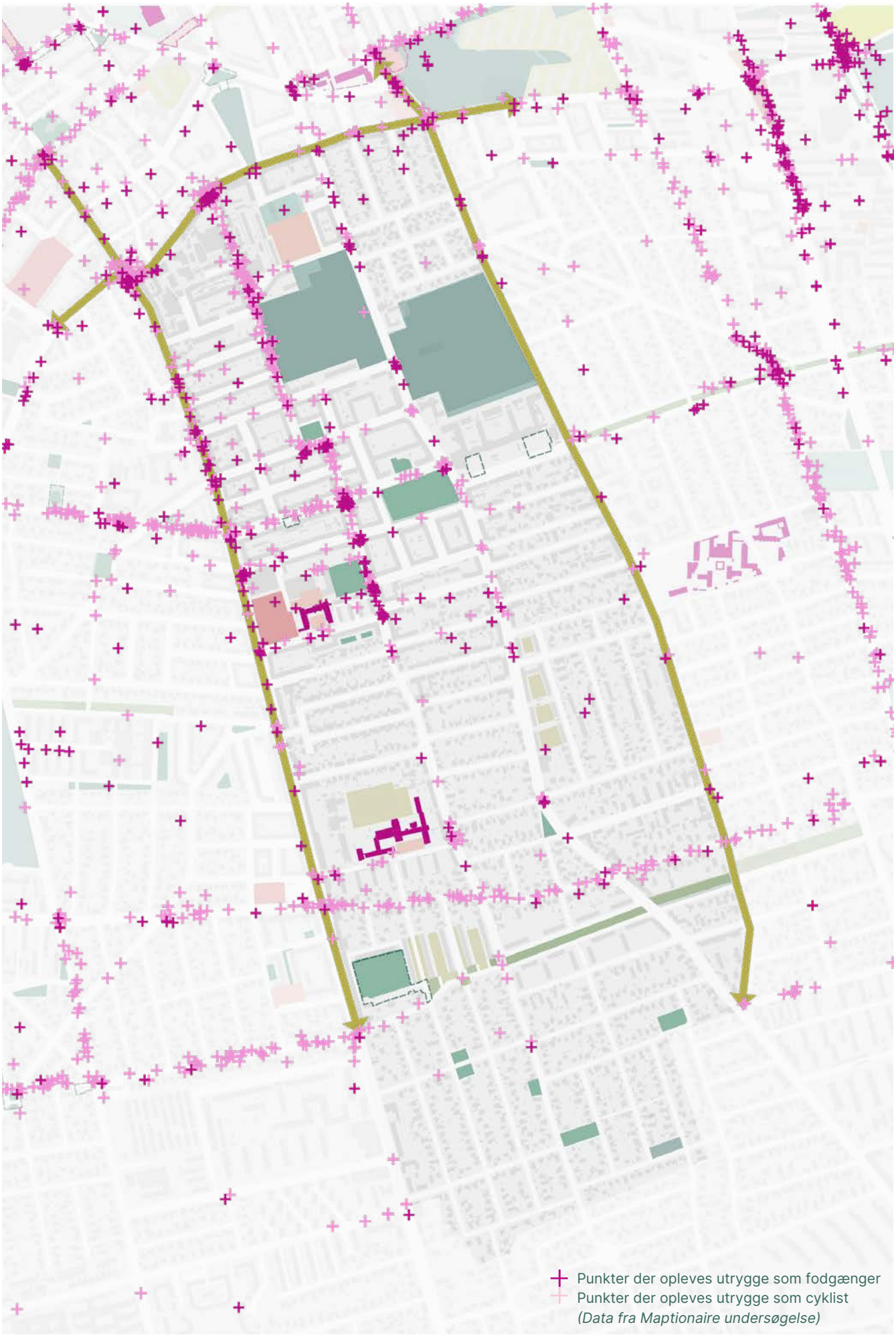
Denne potentielle trafikø har to tværgående forbindelser, der opdeler området og giver adgang til flere byrum og grønne strukturer. Af øvrige byrum er Prags Boulevard central – et vigtigt by- og parkrum midt i trafikøen, der skal sikres og styrkes.



06
Nordøst

Dette boligkvarter har to tværgående forbindelser, som skaber en naturlig opdeling og giver adgang til flere byrum og grønne områder. Her krydser Amagerbanen med Prags Boulevard.

Af øvrige centrale byrum fremhæves Lergravsparken, som er beskrevet nærmere som flagskibsprojektet på s 160.


Punkter der opleves utrygge som fodgænger
Punkter der opleves utrygge som cyklist
(Data fra Maptionaire undersøgelse)
100 m
500 m

Eksempel på en sivezone

For at illustrere, hvordan en sivezone kan fungere på Amager, er Sundbyøster valgt som eksempel. Området er afgrænset af Amagerbrogade i vest, Backersvej i øst, Øresundsvej i nord og kommunegrænsen mod Tårnby i syd.

Sundbyøster-eksemplet er medtaget for at illustrere trafik- og byrumspotentialerne ved implementering af en sivezone. Herunder hvordan trygheden, bylivet, beplantning og opholdsmulighederne mv. kan forbedres. Den endelige udformning af sivezonen skal undersøges nærmere i en videre planlægningsfase, herunder Kastrupvej der er planlagt som en bydelsgade.

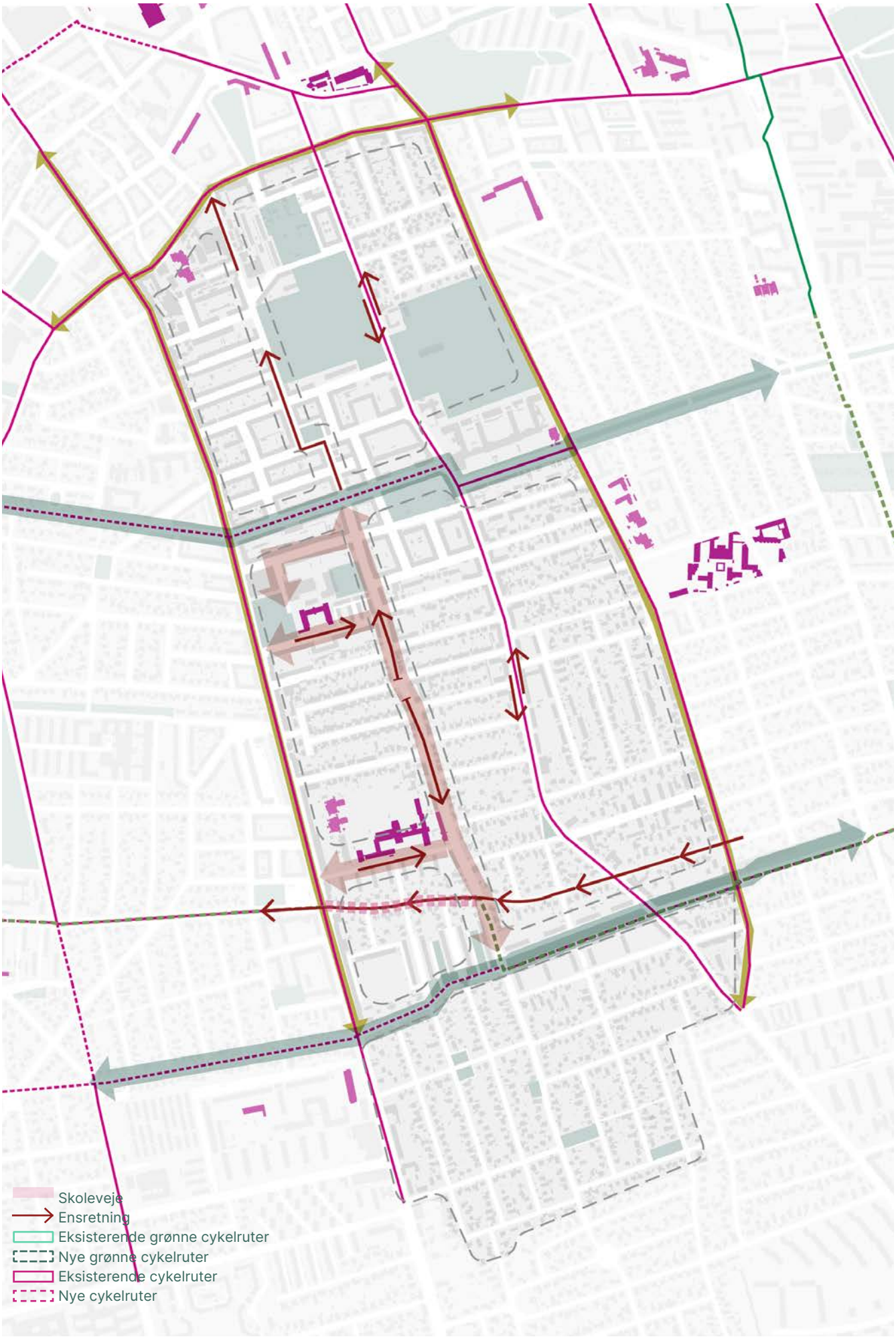
Private Fællesveje

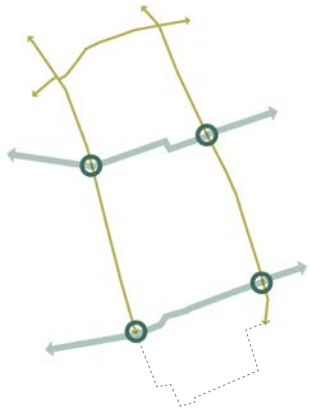
Denne og flere af de andre sivezoner består af en høj andel private fællesveje. Det betyder at udarbejdelsen af konkrete løsninger på byrumsmæssige og trafikale tiltag skal ske i tæt samarbejde med grundejere.

Billede

Ved at fredeliggøre villavejene – med lavere hastigheder og mindre gennemkørende trafik – kan gaden gentænkes som et sted, hvor hverdagslivet udfolder sig. Her ses et eksempel, hvor små udposninger skaber et mere slynget forløb gadeforløb, og gaden indtages til leg, ophold og fællesskab.

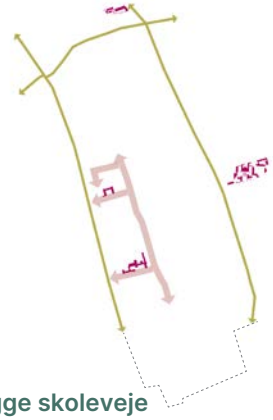



Skoleveje
Ensretning
Eksisterende grønne cykelruter
Nye grønne cykelruter
Eksisterende cykelruter
Nye cykelruter
100 m
500 m



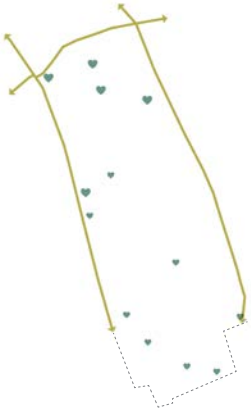
01 - Tværgående forbindelser

Sundbyøster sivezone opdeles af to tværgående forbindelser, henholdsvis Fælled til Strand mod nord og Femørenruten mod syd. Begge ruter samler grønne parkrum, Filipparken langs Elbasgade og grønne parkbånd langs Greisvej og Italiensvej udgør grønne forbindelser og mødesteder i kvarteret.



02 - Trygge skoleveje

Grækenlandsvej er udpæget som sikker skolevej, da den bl.a. forbinder Sundbyøsterhallerne, Sundbyøster Skole, Amager Lilleskole og Gerbrandsskolen med Fælled til Strand og Femørenruten i hver ende. Derfor foreslås den fredeliggjort med en række tiltag hvormed Grækenlandsvej kan blive områdets samlende gade med mødesteder og ophold i grønne og rolige omgivelser.



03 - Eksisterende byrumskvaliteter

En kortlægning af de eksisterende byrum viser en række parker, grønne lommer og potentielle mødesteder fordelt i kvarteret. Disse kvaliteter og potentialer udgør et vigtigt udgangspunkt for udviklingen af sivezonen og bør styrkes og integreres i helheden. I Sundbyøster sivezone findes mange villaveje, hvilket giver gode muligheder for at styrke boligkvaliteten gennem grønne og rolige gademiljøer.

04 - Trafikale tiltag

Grækenlandsvej planlægges ensrettet på delstrækninger, så gennemkørsel forhindres, ligesom parkeringen ændres fra vinkelret parkering til længdeparkering af hensyn til cyklisternes tryghed og sikkerhed. Derved vil der forventeligt skulle nedlægges en del af parkeringspladserne. .

Det foreslås at udvalgte kryds ved de tilstødende mindre boligveje ombygges eller reguleres, så gennemkørsel på tværs af Grækenlandsvej bliver mere besværligt. På den måde bliver det generelt mindre attraktivt at køre i bil på Grækenlandsvej, men det vil fortsat være muligt i det omfang, der er behov for f.eks. i forbindelse med kørsel på tværs af kvarteret. De lokale boligveje er allerede i vid udstrækning trafiksanerede med fartdæmpning, der medvirker til at reducere gennemkørsel. Cykling vil foregå i blandet trafik eftersom gaden er væsentlig fredeliggjort med de samlende trafikale tiltag.

Eksempler på mulige nye byrumskvaliteter i sivezonen

A: Vallakvartersgade

Villavejen er et eksempel på, hvordan indsnævringer i gaderummet kan skabe lommer til ophold og mødesteder, der styrker både boligkvalitet, fællesskab og trafiksikkerhed.

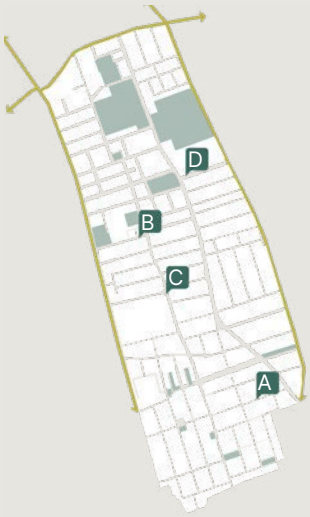
Indsnævringer placeres mellem husenes indkørsler og i en forskudt rytme på hver side af vejen, hvilket skaber et let slynget vejforløb. Graden og antallet af indsnævringer kan tilpasses den enkelte gade, så der skabes den rigtige balance mellem tilgængelighed, parkering, træer og opholdsarealer i gaden.



B: Smyrnavej

Smyrnavej er et eksempel på, hvordan skolens forplads og adgangsområde kan omdannes fra trafikareal til et aktivt mødested. Forpladsen udformes som en hævet flade og fungerer som en tryghedszone, hvor gennemkørsel lukkes i tidsrummet omkring skolens åbning.




D
B
C
A







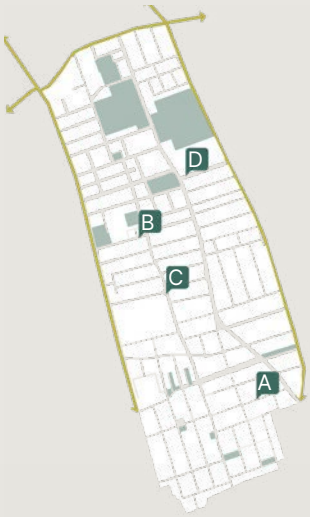
C: Grækenlandsvej

Grækenlandsvej er et eksempel der viser, hvordan tilstødende veje kan omdannes til små grønne pladsdannelser. Gaden fredeliggøres med ensretninger og reduceret tværgående trafik, hvilket skaber en tryg skolevej og nye mødesteder. En del af parkeringspladserne omlægges til lommer for ophold, leg og fællesskab på tværs af kvarteret.



D: Filipsparken

Fillipparken er et eksempel på, hvordan den tværgående forbindelse kan løfte de rekreative arealer omkring områdets grønne hjerte. Parken udvider sig mod de omkringliggende gader og danner et sammenhængende grønt park- og gaderum. Cykelforbindelsen føres langs parken og skaber en effektiv og tryg forbindelse mellem Elbagade og Italiensvej.


D
B
C
A





Opslaget viser forslag til de øvrige sivezoner i nogle af de fredeliggjorte boligkvarterer. Den endelige udformning af sivezonerne skal afklares i de videre planlægningsfaser.

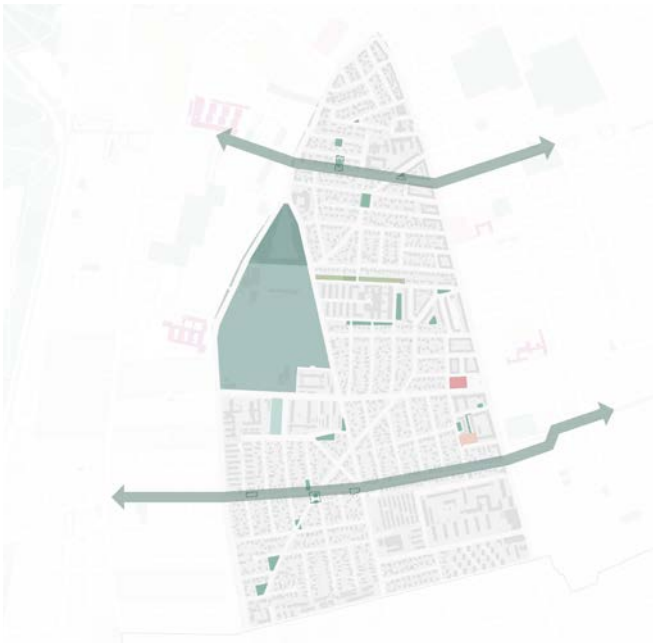
Kortene bygger på Byrumsanalyse Amager, se bilag, som viser centrale byrum, forbindelser, destinationer og skoler. Disse analyser danner grundlaget for de kvaliteter, der kan fastholdes og styrkes i den videre udvikling af byområderne.



01
Sivezone Sydøst ved Sundet

Denne potentielle sivezone har to tværgående forbindelser, som giver området en naturlig underinddeling for trafikløsninger. Her løber også den hævede metrolinje, der skaber yderligere opdeling og vigtige byrum omkring undergangene.

Skolen ved Sundet ligger centralt, og den trygge skolevej kan fungere som en naturlig underinddeling – som det kendes fra eksemplet ved Grækenlandsvej. Af øvrige vigtige elementer fremhæves Kastrup Fort som et centralt grønt rum og en vigtig destination, hvor adgang og tilgængelighed bør styrkes.



02
Sivezone Sundbyvester

Denne mulige sivezone har ligeledes to tværgående forbindelser, der giver området en naturlig underinddeling for trafikløsninger. Centralt ligger Sundby Idrætsanlæg, omgivet af relativt store veje. Her bør der skabes flere trygge overgange, så området opleves tilgængeligt for alle.

Af øvrige mødesteder og destinationer kan Sundby Væksthus med tilhørende park samt Sundbyvester Plads fremhæves som steder, der bør bevares og styrkes i det videre arbejde.

Sundbyvestervej løber gennem sivezonen og bør omdannes for at reducere gennemkørende biltrafik og forbedre betingelserne for at etablere den planlagte grønne rute.



03
Siveø Røde Mellemvej

Dette boligkvarter har ingen tværgående forbindelser, og der skal derfor findes en anden naturlig underinddeling. Røde Mellemvej ligger som den centrale strækning og nedklassificeres i planen for at skabe bedre byrum i området. Et vigtigt element i sivezonen er adgangen til Remisepark-en, som kan styrkes og fremhæves i den videre planlægning.



04
Sivezone Ørestad City

Dette område er beskrevet yderligere som en del af den langsgående forbindelse. Den potentielle sivezone har én tværgående forbindelse i den sydlige del, men der vil i det videre arbejde være behov for at identificere yderligere naturlige opdelinger.

Af øvrige vigtige elementer fremhæves Præstemarksvej, haveforeningerne og Byparken, som alle bør sikres og styrkes i den videre udvikling.

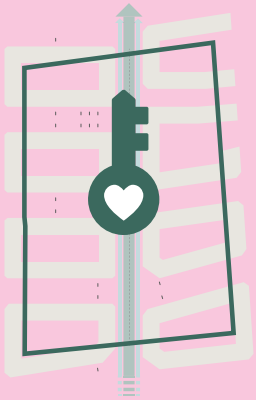


05
Sivezone Ørestad Syd

Denne sivezone har ingen tværgående forbindelser, og der skal derfor findes en alternativ underinddeling. Området rummer parkbånd og grønne akser, herunder potentielle trygge skoleveje, som kan fungere som naturlige strukturerende elementer for sivezonen. Forbindelsen ml. Områderne Ørestad City og Ørestad Syd er desuden vigtig at styrke, hvilket en evt. overdækning af Øresundsmotorvejen vil bidrage positivt til, hvormed der kan skabes et nyt samlende grønt byrum i bydelen.

Flagskibs projekter

01 Christmas Møllers Plads
02 Axel Heides Gade, Islands Brygge
03 Svinget
04 Lergravsparken
05 Byrum under metroen
06 Vejlands allé



Projekterne er udvalgt idet de er væsentlige for at realisere de helhedsorienterede indsatser, samt vurderes at kunne skabe størst mulig effekt i forhold til planens mål.

Et flagskibsprojekt fungerer som et enkeltstående projekt, arbejder med stedsegne kvaliteter og under-støtter planens målsætninger. Samtidig fungerer det som en udstillingsvindue for, hvordan hele strækningen kan forvandles, hvis den helhedsorienterede indsats realiseres.



Principper for Amager - Anvendt lokalt *

→ Under hvert flagskibsprojekt vil det fremgå i en grøn infoboks, hvilke og hvordan principperne for Amager bør anvendes på den konkrete lokalitet.

→ Der refereres til principperne ved at angive tema og nummer på følgende måde: **MOB 1.X, BYLIV 2.X**, **BYRUM 3.X** eller **BYNATUR 4.X.**

Oversigt over flagskibsprojekter

Udpegningen af flagskibsprojekterne er sket på baggrund af hhv. trafik- og byrumsanalyserne, samt gennem en inddragelsesproces af borgere og aktører på Amager. Flagskibsprojekterne indeholder en nøgle til at indfri planens målsætninger og realiserer de helhedsorienterede indsatser. I det videre arbejde er det særlig vigtigt, at projekterne bliver lokalt forankrede og får bred opbakning.

Flagskibsprojekterne udgør strategisk vigtige steder, hvor en omdannelse kan få stor gennemslagskraft for den fremtidige udvikling. De er centrale for at realisere de helhedsorienterede indsatser, og udgør et særligt udstillingsvindue, der kan sætte en retning for ambitionsniveauet med planen.

Projekterne er valgt på baggrund af trafik- og byrumsanalyserne, samt en stor inddragelsesproces med borgere og aktører på Amager.

Flagskibsprojekterne ligger på udpegede langsgående eller tværgående forbindelser, som en del af de helhedsorienterede indsatser. De helhedsorienterede indsatser vil derfor i nogen grad være afhængig af realiseringen af flagskibsprojekterne, men indenfor hvert flagskibsprojekt findes et større muligt løsningsrum. Konkrete afhængigheder mellem flagskibsprojekter og de helhedsorienterede indsatser er nærmere beskrevet under hvert flagskibsprojekt og i projektlisten.

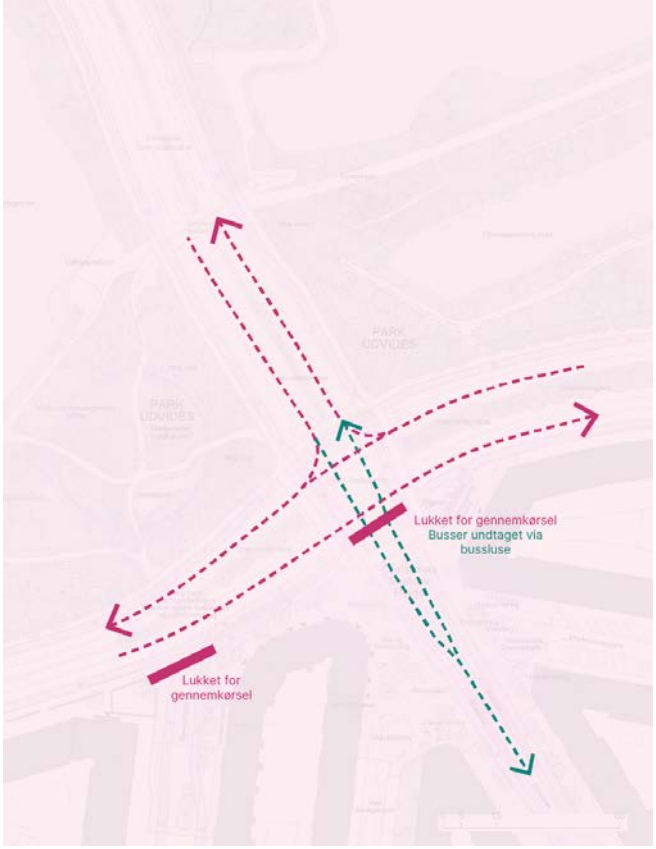
Principiel udformning
Flagskibsprojekterne identificerer først og fremmest de tiltag, der kan sikre den nødvendige omdannelse og kvalitet, mens den endelige løsning skal fastlægges i en efterfølgende foranalyse forudsat at der politisk afsættes midler hertil. For at illustrere de kvaliteter, som hvert flagskib kan fremkalde, er der udarbejdet en illustrationsplan og en rumlig visualisering for hvert projekt, der illustrerer projektets potentiale.

Fysisk afgrænset
I modsætning til de helhedsorienterede indsatser er flagskibsprojekterne i en mindre skala og defineret ved et afgrænset byrum, park eller gade.

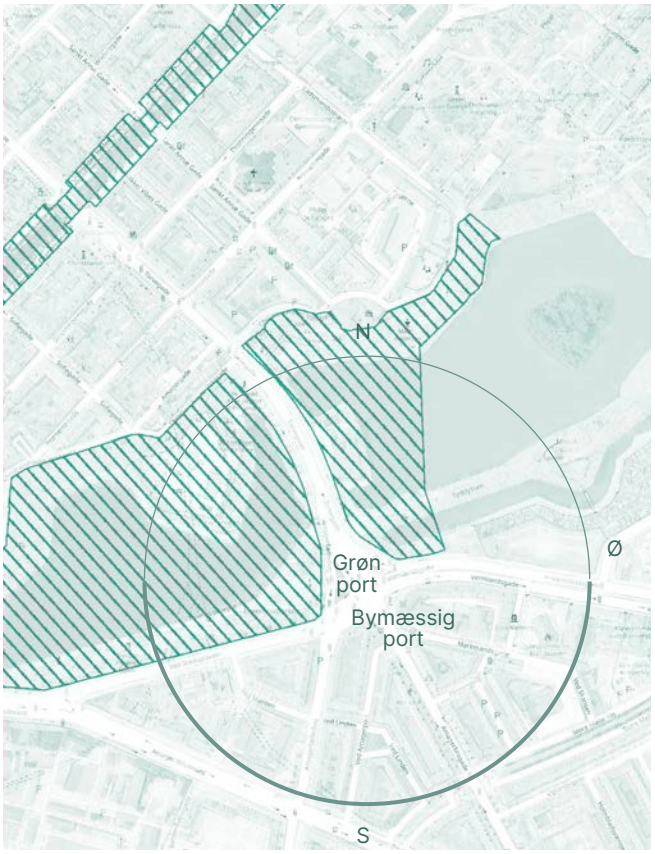
De udvalgte flagskibsprojekter er

- De udvalgte flagskibsprojekter er
- Christmas Møllers Plads
- Axel Heides Gade
- Svinget
- Lergravsparken
- Byrum under metroen, Ørestad
- Vejlands Allé

På de følgende sider introduceres flagskibsprojekterne én for én.



Christmas Møllers Plads' lag folder sig ud som en række "forhæng", der markerer overgangen for fodgængere og cyklister, når man bevæger sig ind på Amager



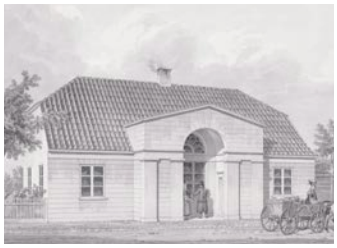
Christianshavns Vold er fredet efter naturbeskyttelses- og museumsloven med kommunal plejeforpligtelse. Udviklingsplanen skal sikre pleje og udvikling i tråd med fredningerne og temaet Fæstningsværk med stort naturindhold og med et stort fokus på beplantning og natur

Kort bagrund: Google, Imagery ©2026 Google, Map data © OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA



Amager Port 1817

Kort: Klimadatastyrelsen, CC BY 4.0



Amagerport, toldkontoret, omkring 1803-1861

Billede: Heinrich Gustav Ferdinand Holm, Public Domain, Nationalmuseet, København Fil-ID DMR-173979



I 1942 blev Danmarks største rundkørsel anlagt på Christmas Møllers Plads. Efter sporvognens ophør i 1972 blev den erstattet af vejbaner og lyskryds

Billede: Ukendt fotograf, Wikimedia Commons

Christmas Møllers Plads

Christmas Møllers Plads er et vigtigt ankomstpunkt på Amager, hvor fem store veje mødes. Krydset er uheldsbelastet, og der oplevs stor utryghed blandt trafikanterne. Krydsets indretning gør det svært at overskue og er samtidig med til at nedsætte fremkommeligheden for alle trafikanter. Derfor foreslås Christmas Møllers Plads omdannet til et mindre signalreguleret kryds med plads til at udvide det grønne område, der kan udgøre porten til Amager.

Christmas Møllers Plads er i dag et komplekst trafikknudepunkt med fem tilfartsveje og tre signalanlæg, hvilket skaber utryghed og forsinkelser for både bilister og cyklister. Krydset er et af det mest uheldsbelastede steder på Amager.

Med byudvikling af Kløverkvarteret, Refshaleøen og Lynetteholmen, anlæg af Østlig Ringvej og Torvegadeprojektet forventes trafikmønstret at ændre sig med mere øst-vestgående biltrafik. En forenkling af krydset kan forbedre forholdene for gående og cyklister, samtidig med, at fremkommeligheden for den øst-vestgående biltrafik kan forbedres. En ny trafikal løsning vil samtidig kunne frigive arealer til mere bynatur, der styrker bylivet og voldanlæggets grønne karakter.

Projektet ved Christmas Møllers Plads kan ses i sammenhæng med omdannelsen af Torvegade, der fokuserer på at skabe en mere sikker, grøn og rummelig gade med bedre forhold for gående, cyklister og den kollektive transport.

Projektbeskrivelse

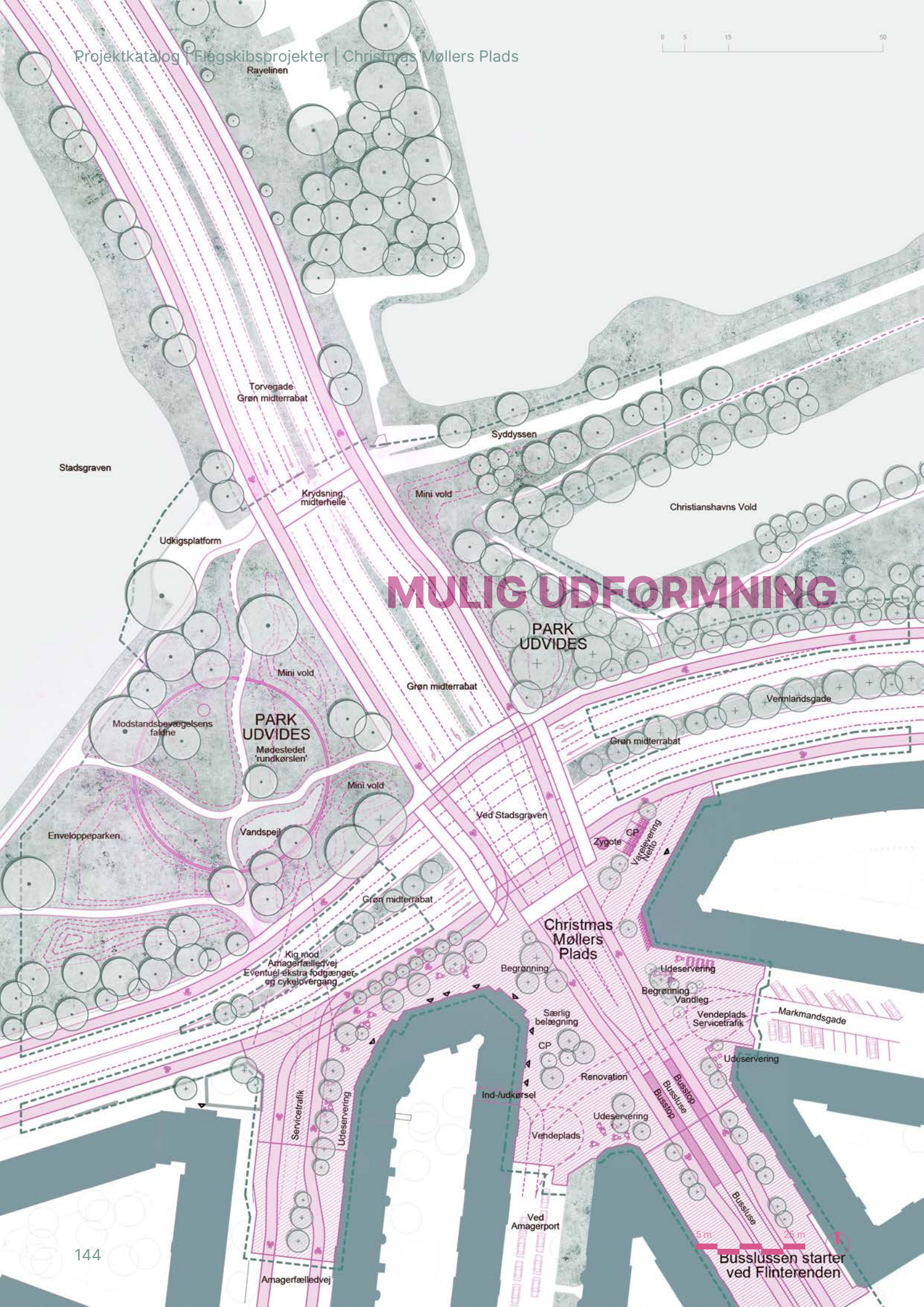
Christmas Møllers Plads omdannes i tråd med trafik- og byrumsplanens principper ved at styrke forholdene for cyklister, gående og busserne samtidig med at der skabes rum til at løfte de grønne og bylivsmæssige kvaliteter. Ved at forenkle krydsets udformning reduceres kørebanearealet, og der skabes mulighed for at knytte park- og byrum på alle sider af krydset bedre sammen. Både visuelt og fysisk.

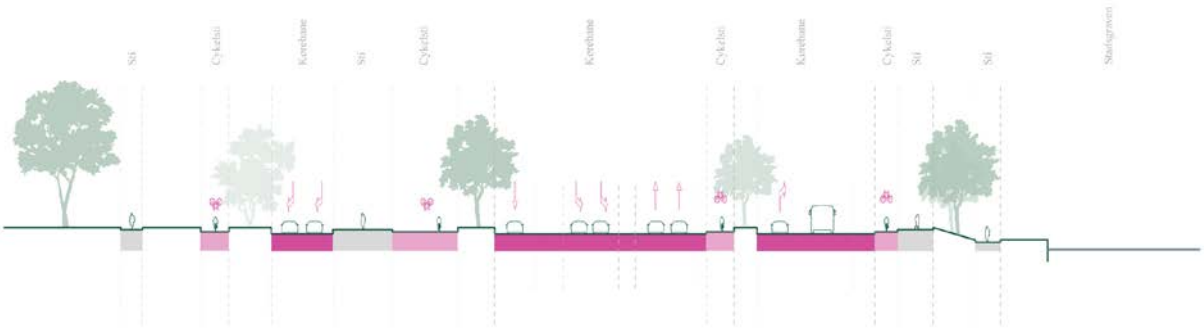
Forenklingen af krydset kan, som illustrationerne viser, opnås ved at lukke for gennemkørende biltrafik mellem Amagerfælledvej og Ved Stadsgraven samt mellem Amagerbrogade og Christmas Møllers Plads. Dermed fjernes muligheden for gennemkørende biltrafik i nord-sydgående retning, og den direkte bilforbindelse mellem Amagerfælledvej/Amagerbrogade og Torvegade ophører. Der skal fortsat sikres adgang for beredskabet samt nødvendig forsynings- og vareleveringskøretøjer, ligesom det skal sikres, at beboere kan komme til og fra deres matrikel i bil.

Buslinje 31 vil fortsat kunne benytte Amagerbrogade, hvor der etableres en bussluse, som sikrer en direkte og effektiv rute for den kollektive trafik.

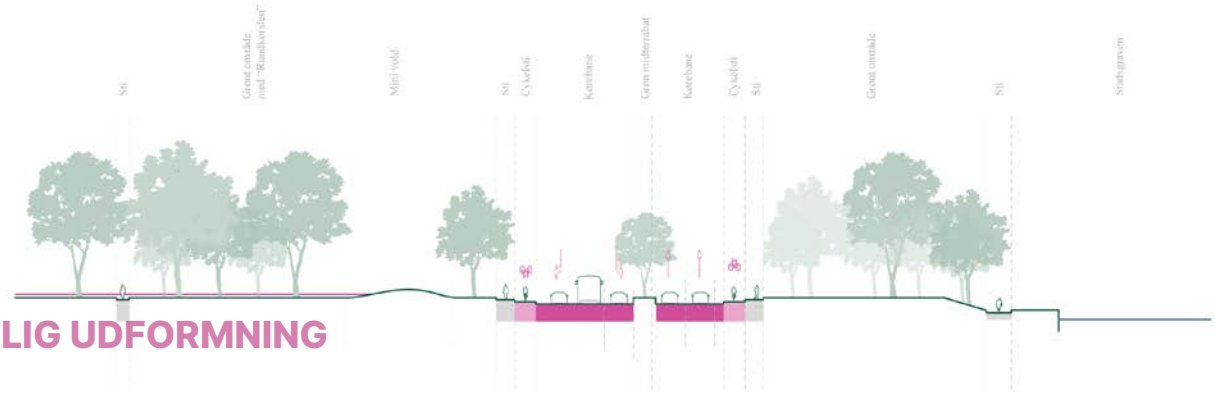
Det vil fortsat være muligt for biltrafik at køre til og fra Torvegade, men den direkte gennemkørsel ml. Amagerbrogade og Amagerfælledvej fjernes, hvilket medvirker til at aflaste både Christmas Møllers Plads og Torvegade. Den primære trafikstrøm over pladsen bliver dermed øst-vest, i tråd med ønsket om at lede biltrafikken mod den kommende Østlig Ringvej samt at få flere til at benytte mere bæredygtige transportmidler på de korte ture. Vejlukningerne har således ikke kun lokale trafikale fordele, men indgår også som en brik i den samlede trafikafvikling for København.

For biltrafikken omdannes Christmas Møllers Plads således til et enklere, 4-benet kryds, mens cyklister og gående fortsat kan færdes ad alle ruter som i dag. For cyklister i retning mod Amagerfælledvej etableres en forbindelse på pladsens sydside; udformningen af denne løsning skal afklares i næste planlægningsfase, men kan tage afsæt i cykelløs-


MULIG UDFORMNING
Ravelinen
Torvegade
Grøn midterrabat
Syddyssen
Stadsgraven
Krydsning, midterhelle
Mini vold
Christianshavns Vold
Udkigsplatform
PARK UDVIDES
Mini vold
Grøn midterrabat
Vermlandsgade
Modstandsbevægelsens faldne
PARK UDVIDES
Mødestedet 'rundkørslen'
Grøn midterrabat
Mini vold
Ved Stadsgraven
Zygote
CP
Varelevering Netto
Enveloppeparken
Vandspejl
Grøn midterrabat
Christmas Møllers Plads
Kig mod Amagerfælledvej
Eventuel ekstra fodgænger- og cykelovergang
Begrønning
Udeservering
Begrønning
Vandleg
Vendeplads
Servicetrafik
Markmandsgade
Særlig belægning
CP
Udeservering
Renovation
Busstop
Busluse
Busstop
Ind-/udkørsel
Udeservering
Vendeplads
Servicetrafik
Udeservering
Ved Amagerport
Busluse
5 m
25 m
Busslussen starter ved Flinterenden
Amagerfælledvej



Snit gennem Torvegade i dag



MULIG UDFORMNING

Snit gennem Torvegade i fremtiden

ningen fra Søtorvet ved Vendersgade.

Den nye krydsudformning kan frigøre arealer og give mere plads til at styrke de grønne og byrumsmæssige kvaliteter, så pladsen kan udvikles til en mere sammenhængende og attraktiv byrumsløsning. Tegningerne illustrerer, hvordan pladsen kan udformes, men den endelige løsning skal fastlægges i en videre planlægningsfase.

For biltrafikken omdannes Christmas Møllers Plads dermed til et simplere trebenet kryds, mens cyklister og gående fort-sat vil kunne færdes ad alle ruter, som i dag. For cyklister i retning mod Amagerfælledvej etableres en forbindelse mod vest i pladsens sydside. Udformningen beskrives ikke detaljeret her, men funktionen er den samme som kendes fra Sø-torvet,

Busser vil fortsat kunne benytte Amagerbrogade i nord-syd gående retning. Mens Amagerfælledvej lukkes helt for mo-torkørsel, opretholdes der en bussluse i Amagerbrogade, der sikrer en fortsat direkte rute for busserne.

De simplere trafikforhold frigør mere plads til at styrke de grønne og byrumsmæssige kvaliteter, der samlet giver et mere roligt og sammenhængende pladsrum. Ved at sammentænke pladsen med voldanlægget og de urbane lommer mod syd skabes en serie af tydelige og varierede byrum – fra den åbne vandflade og voldanlæggets lukkede grønne rum til den åbne vej og begyndelsen på Amager. På den måde bliver Christmas Møllers Plads en indbydende ankomst til øen, der både rummer vigtige trafikale funktioner og giver mere plads til park, ophold og byliv. Med bedre adgang til det grønne og nye muligheder for at slå sig ned langs det første stykke af Amagerbrogade opstår en række små, attraktive byrum, der tilsammen giver pladsen et grønt og bymæssigt udtryk.

Byrumskvaliteter

Det illustrerede projekt fremhæver områdets eksisterende træk ved at styrke og tydeliggøre de to hovedkarakterer: den grønne, landskabelige side langs Fæstningsringen og den urbane byrumsflade mod syd.

På voldsiden formes landskabet med en lav vold, der både indrammer parkrummet, skærmer for vejstøj og understøtter den rekreative identitet. Mod syd etableres en sammenhængende belægning og by-



I DAG Eksisterende forhold ved udmundingen af Markmandsgade mod Amagerbrogade. Foto: BOGL



MULIG NY UDFORMNING Udmundingen af Markmandsgade mod Amagerbrogade ved en realisering af flagskibsprojektet

Principper for Amager - Anvendt lokalt

→ Etablere Christmas Møllers Plads som byrum og port til Amager (**BYRUM 3.1**) med plads til byliv i samspil med erhverv.

→ Fredeliggøre krydset og de tilstødende gader for at styrke trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere (**MOB 1.1, 1.3**) og skabe større opholdskvaliteter (**BYLIV 2.1**).

→ Skabe bedre fysisk og visuel forbindelse til det identitetsgivende voldanlægs grønne, blå og historiske kvaliteter (**BYNATUR 4.1, BYRUM 3.1**) og anvende begrønning til at nedskalere rummet skabe mere intime opholdsarealer (**BYNATUR 4.3**).

rumsflade med strategisk placerede trægrupper, som skaber mindre opholdszoner og samler Christmas Møllers Plads' mindre byrum til én helhed. Grebet skaber en klar zonering mellem det grønne og det urbane, samtidig med at forbindelserne mellem dem styrkes og pladsens samlede rumlige kvalitet løftes.

Udviklingen af de grønne byrum ved Christmas Møllers Plads skal ske ved bevarelse af de eksisterende bunkere.

Relation til mål, planer og projekter
Flagskibsprojektet Christmas Møllers Plads ligger som åbningen af den langsgående forbindelse Amagerbrogade, der både er en central og samlende strøggade samt giver identitet for hele Amager og København.

Pladsen har, ud over sin placering og synlighed, en særlig betydning for at kunne opfylde målsætninger og væsentlige principper i planen.

Konsekvenser & afhængigheder
Projektet indeholder både trafikale og byrumsmæssige forbedringer.

Cyklister og gående kan få bedre forhold end i dag, når krydset gøres simplere, mere trafiksikkert og overskueligt.

Busslusen på Amagerbrogade betyder, at buslinje 31 vil få bedre fremkommelighed på Amagerbrogade mellem Christmas Møllers Plads og Amager Boulevard. Det er dog en delstrækning, hvor der ikke opleves betydelig trængsel i dag. Buslinje 37, der også kører igennem Christmas Møllers Plads i dag ml. Vermlandsgade og Torvegade vurderes at få ringere fremkommelighed. I den videre planlægning skal det vurderes, hvorvidt denne buslinje skal understøttes yderligere gennem tiltag såsom busprioritering i krydset eller bevarelse og omdannelse af den eksisterende østliggende shunt til en busvej. Dette bør dog først afklares ifm. bustilpasninger til den kommende M5 metrolinje.

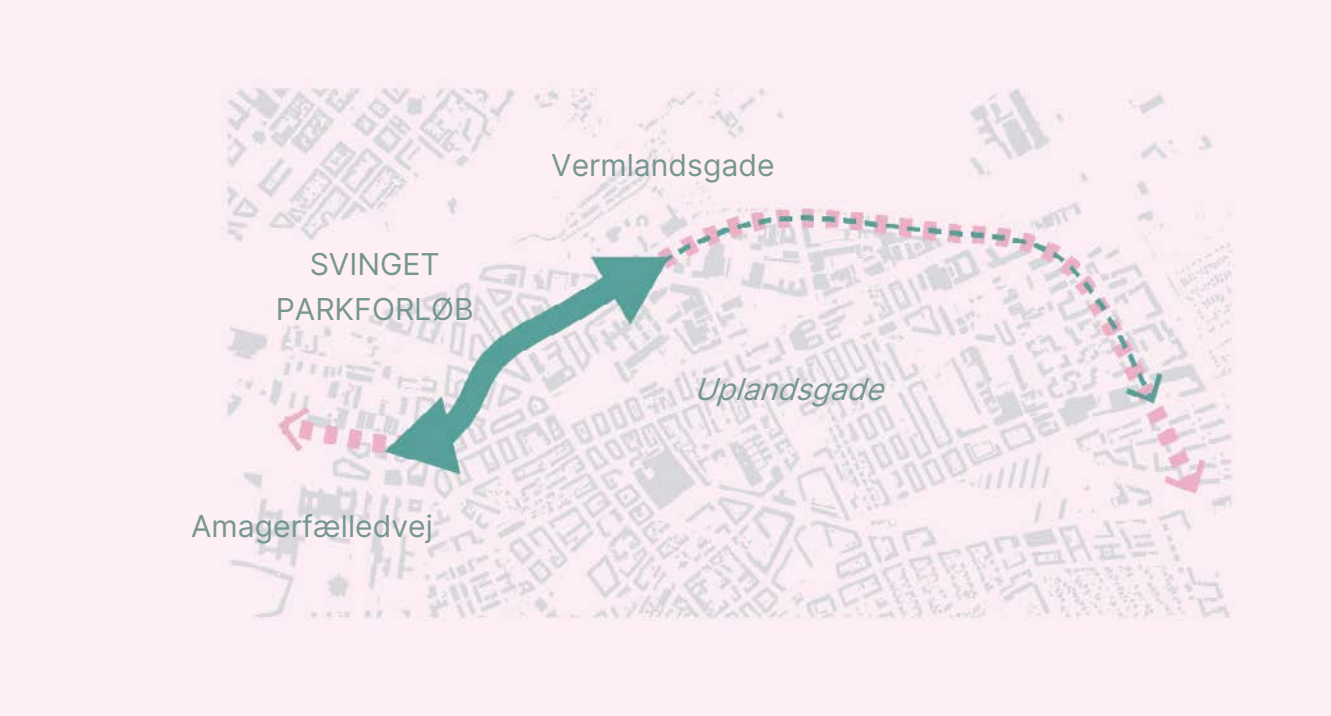
Den simplere vejgeometri giver mulighed for at give mere grøntid i signalet for biltrafik i den øst-vestgående korridor. Dermed kan biltrafikken i disse kørselsretninger opnå bedre fremkommelighed end i dag. Den egentlige krydsgeometri og signaltilpasning skal undersøges nærmere i den videre planlægningsfase.

Lukningen af Amagerfælledvej og Amagerbrogade er desuden med til at fredeliggøre boligområderne syd for Christmas Møllers Plads, der fortsat vil kunne trafikbetjenes syd fra. For at undgå utilsigtet gennemkørsel i disse områder, anbefales det, at Amagerbro samtidig etableres som en trafikø eller at der indføres diverse sving- og indkørselsforbud, vejlukninger mm. i de berørte gader.

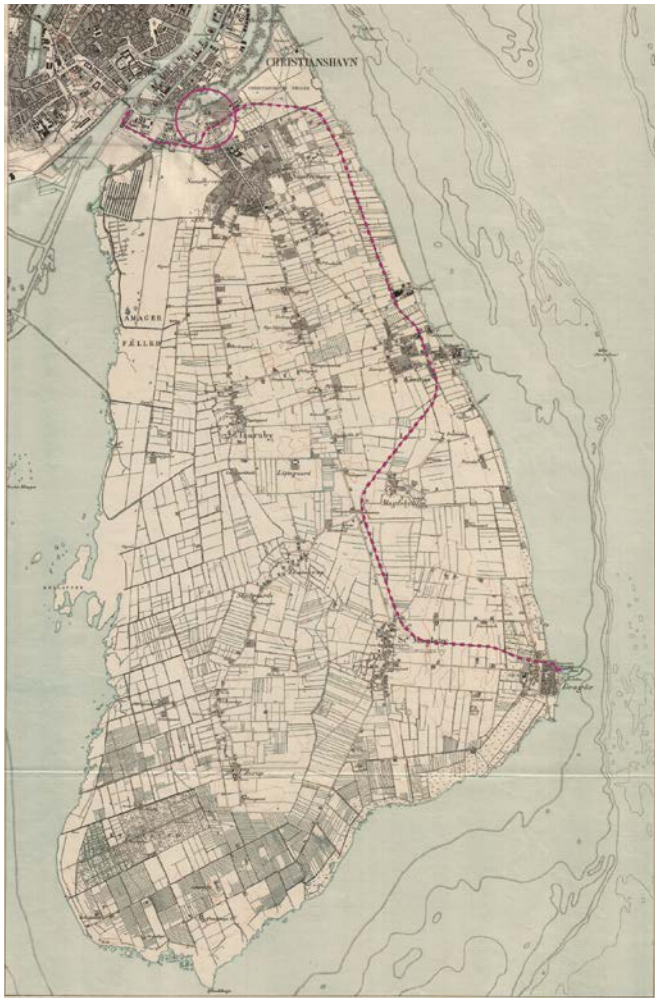
I den illustrerede udformning forventes der ikke at skulle udgå bilparkeringspladser. Projektets konkrete effekter skal beskrives ifm eventuel foranalyse.

For yderligere beskrivelse se Baggrundnotat – trafikale hovedgreb og effekter.

→ **Anlægsoverslag for viste udformning: DKK 40-80 mio.**



Visionen om Svinget som et sammenhængende parkforløb



Forløbet stammer fra godsbaneforbindelsen, der blev anlagt i 1907. I dag er sporet væk, men forløbet danner stadig et markant sving, som både afgrænser rummet og tilfører en særlig rytme til bybilledet

Kort: Amager, Københavns omegn, 1907–1957, Klimadatastyrelsen, CC BY 4.0



I dag er sporene efter Amagerbanen stadig synlige som et smalt grønt bånd mellem bygningerne. Banen forsvandt gradvist i 1990'erne med de sidste tog i 1998, og sporene blev formelt fjernet i 1999. Her kort fra 1942

Kort: København, Generalstabskort, 1942, Klimadatastyrelsen, CC BY 4.0



Svinget i dag, set fra nord

Foto: Skråfoto, Klimadatastyrelsen, CC BY 4.0

Svinget

Et sammenhængende forløb i Svinget vil fremkalde Amagerbanens grønne potentiale og samtidig fremhæve områdets historie og det smukke arkitektoniske gadeforløb. Projektet har stor synlighed i den nordlige del af Amager, og kan forbedre forholdene for fodgængere og cyklister – særligt ved krydsningerne af de større veje i området.

I dag fremstår det historiske spor af Amagerbanen fragmenteret og afskåret af de store veje. Derfor fungerer de ikke længere som en sammenhængende forbindelse. De tilbageværende delstrækninger er indrettet som et dobbelt vejsystem med kørebaner og parkering på begge sider, adskilt af et langsgående parkbånd med grussti.

Denne udformning beslaglægger meget plads og efterlader kun et smalt og uforløst parkbånd, som i dag fremstår uudnyttet med få brugere og begrænsede opholdsmuligheder.

Beskrivelse af projektet

I Svinget foreslås det at udnytte det dobbelte vejforløb til at etablere to parallelle løsninger: én for biler og parkering og én for cykler og gående integreret i et samlet parkforløb. Den konkrete løsning skal afklares i den senere proces.

Det illustrerende forslag er planlagt i delstrækninger med fokus på gode koblinger, således der tilsammen skabes et sammenhængende forløb.

I Svinget, syd for Amager Boulevard, foreslås det at bevare det sydlige vejforløb med tilhørende parkeringspladser, mens den parallelle nordlige vej omdannes til et bredt parkbånd med integreret cykel- og gangstiforbindelser. Ved Majporten kobles det nuværende parkrum direkte til det nye parkforløb, mens biltrafikken ledes ud gennem Majportens vejforløb i stedet for at fortsætte mod Amager Boulevard.

I Svinget, nord for Amager Boulevard, foreslås det nordlige vejforløb bevaret, mens den sydlige del nedlægges og erstattes af park og en samlet gang- og cykelforbindelse. Herved kan vejforløbet kobles til den indre vej Ved Linden uden at krydse cykelruten.

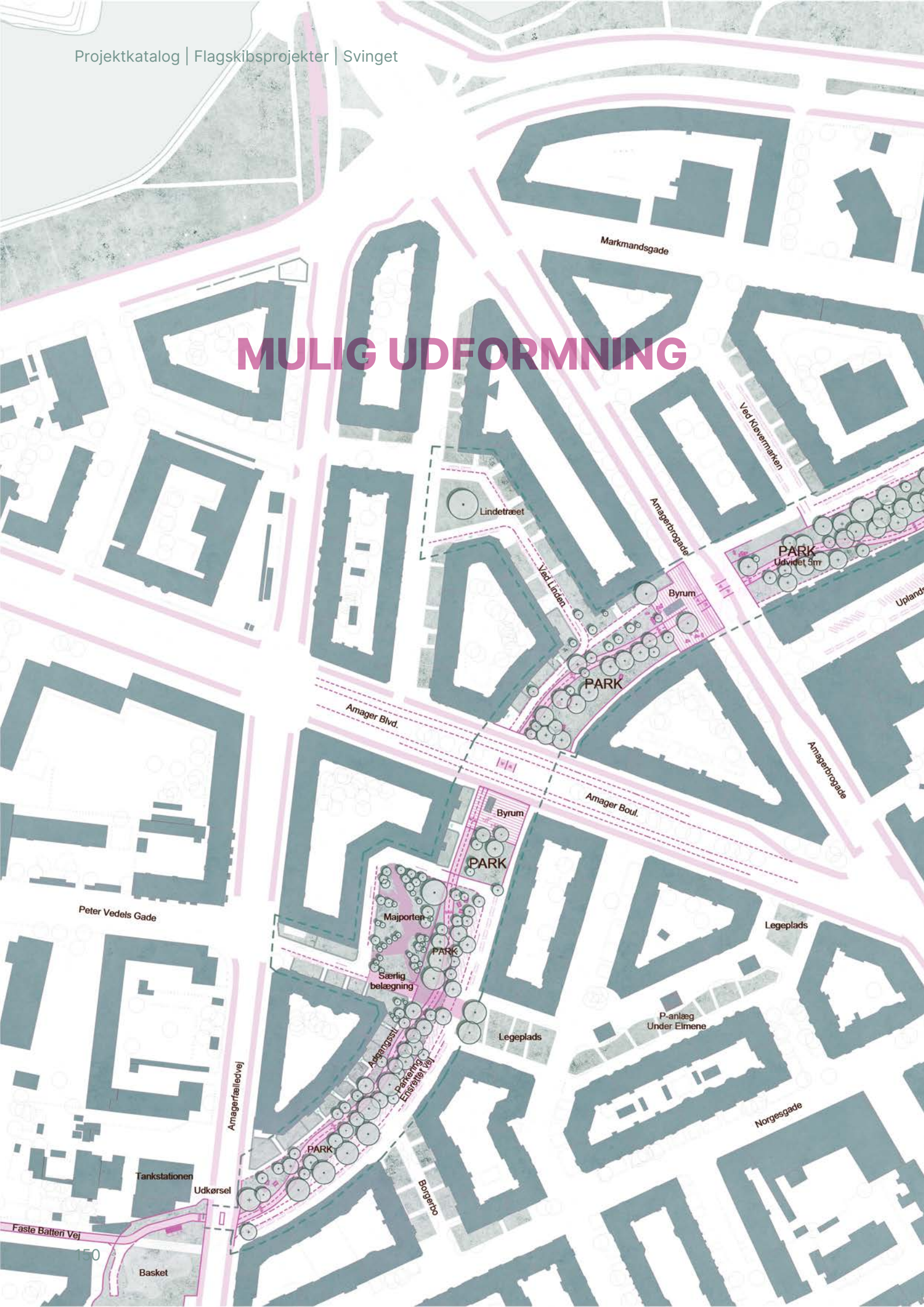
Ved Store Møllevej foreslås vejen mod nord fastholdt for at sikre tilgængelighed til Ved Kløvermarken og Skansen samt de tilstødende sideveje. Den sydlige vej omdannes til et bredt parkbånd med cykel- og gangstier.

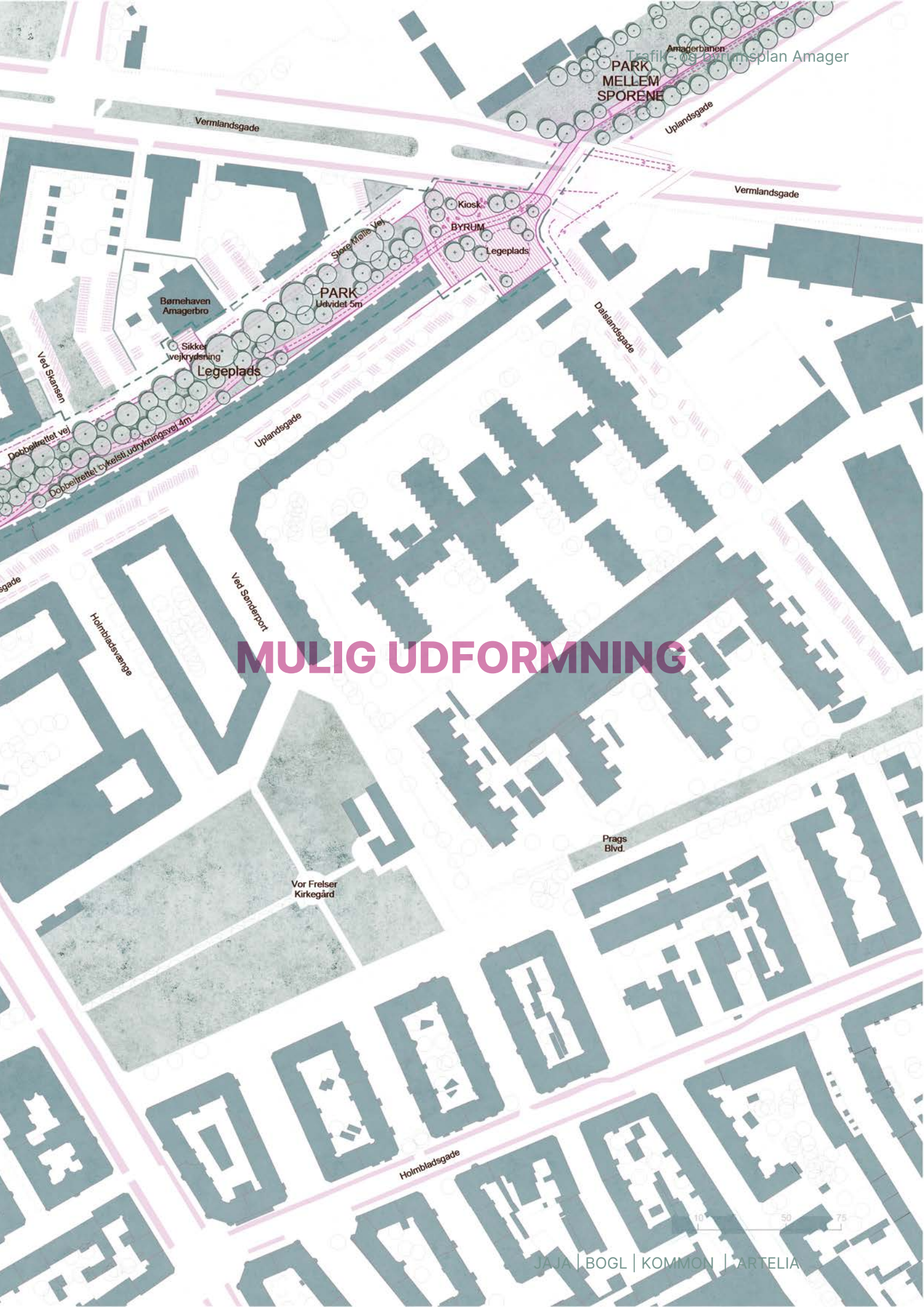
For at styrke sammenhængen – både visuelt og trafikalt – kan krydsningspunkterne ved de store veje forbedres og omdannes. Dette kan ske ved at indsnævre vejprofilerne på udvalgte strækninger og ved at forbedre krydsningsforholdene ved Amagerfælledvej, Amager Boulevard og Vermlandsgade. De



Svinget i dag, ved Amagerfælledvej og langs Store Mølle Vej. *Fotos: BOGL*

MULIG UDFORMNING





MULIG UDFORMNING



I DAG Eksisterende forhold ved udmundingen af Svinget mod Amagerbrogade.
Foto: BOGL



MULIG NY UDFORMNING Udmundingen af Svinget mod Amagerbrogade ved realisering af flagskibsprojektet

Principper for Amager - Anvendt lokalt

→ Skabe et sammenhængende park-og stiforløb (**BYNATUR 4.1**), som bevarer og styrker Amagerbanens historiske spor (**BYRUM 3.3**), og samtidig understøtter hverdagslivet (**BYLIV 2.1**) med rummelige områder til ophold, leg og møder steder naboer imellem (**BYRUM 3.1, 3.2**)

→ Etablering og tilpasning af eksisterende krydsningspunkter for større tryghed på cykel (**MOB 1.1**)

→ Bevare eksisterende træer og tilføje mere begrønning på hele strækningen for styrket biodiversitet, spredningsmuligheder (**BYNATUR 4.2**) og muligheder for natur i hverdagen (**BYNATUR 4.3**).

endelige krydsningsløsninger samt den konkrete udformning af de tilhørende byrum afklares i en senere planlægningsfase.

Med fokus på krydsninger over de større veje og forenkling af vejstrukturen i delstrækningerne styrkes det historiske tracé ved Amagerbanen og giver dermed både en grøn og tryg cykel- og gangforbindelse, samtidig med at parkbåndets fulde potentiale udfoldes som en attraktiv forbindelse og et levende byrum med opholdssteder og mødesteder.

Relation til mål, planer og projekter

Flagskibsprojektet Svinget ligger på den tværgående forbindelse, Amagerbanen. Svinget er et strategisk vigtigt byrumsprojekt, for at udløse det samlede potentiale i Amagerbanen, som et historisk forankret, rekreativt parkbånd.

Flagskibsprojektet er desuden en del af en planlagt grøn cykelrute i KP24. Projektet har en særlig betydning for at kunne opfylde målsætninger og udmønte væsentlige principper på den tværgående forbindelse.

Konsekvenser & afhængigheder

Den illustrerende løsning vil påvirke antallet af bilparkeringspladser langs Svinget og særligt ved Store Møllevej. Til sammen vi den foreslåede løsning fjerne 100-190 p-pladser.

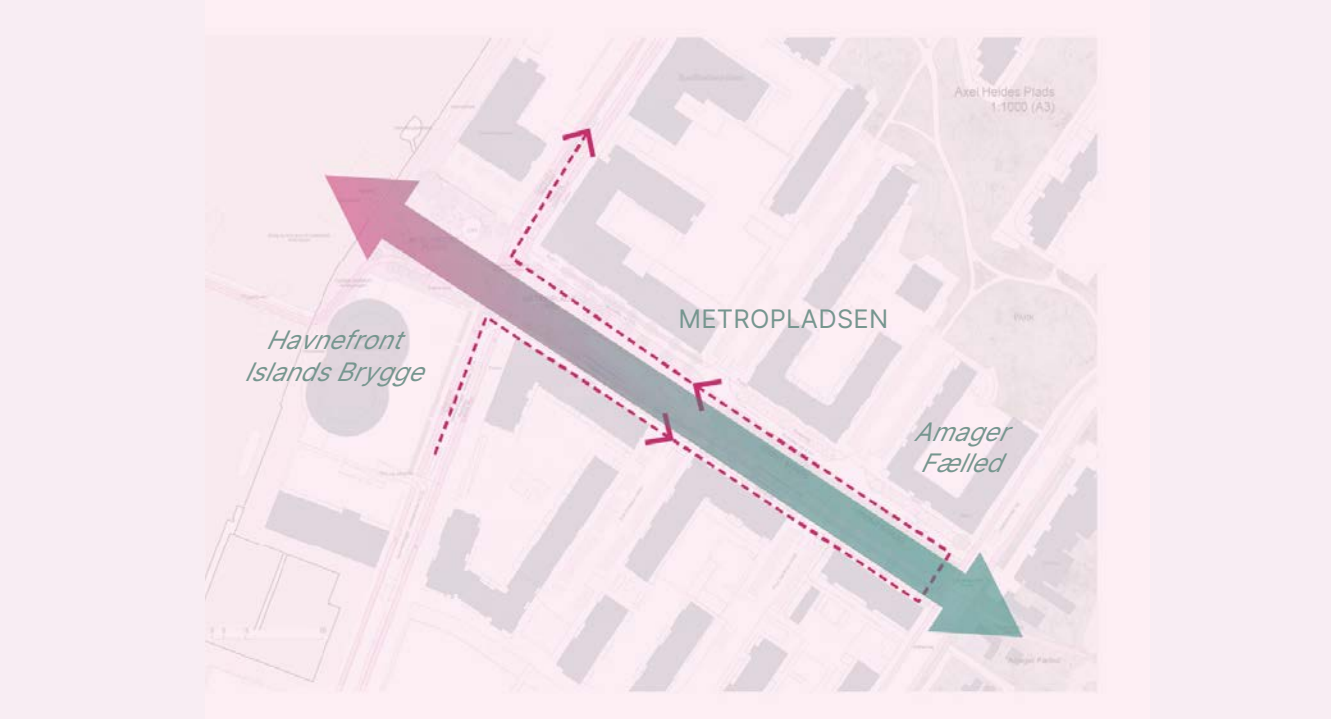
Læs mere om bilparkering i planen i Baggrundsnotat – Trafikale hovedgreb og effekter

Etablering af signalregulerede krydsninger kan nedsætte fremkommeligheden for biltrafikken og cyklende på bl.a. Amagerfælledvej, Amager Boulevard. Amagerbrogade og Vermlandsgade. Det vurderes, at det ikke nedsætter fremkommeligheden væsentligt, og derfor prioriteres det at øge trafiksikkerheden for gående og cyklende langs Amagerbanen.

Projektet vil medføre øget biltrafik på Majporten og Ved Linden. Der vil dog være tale om en meget begrænset trafikmængde i forbindelse med servicetrafik samt trafik til det mindre antal tilbageværende parkeringspladser.

Derudover hænger projektet sammen med forslaget om etablering af trafikøer i området. Projektet kan etableres uden at der etableres trafikøer, men der bør ske en koordinering af de to projekter så trafikflow, vejlukninger og ensretninger tilpasses begge projekter.

→ **Anlægsoverslag for viste udformning: DKK 44-85 mio.**



Axel Heides Gade som et sammenhængende parkforløb med metropladsen, der spænder fra havnefronten til Amager Fælled



Oversigtskort over fremtidig linjeføring for M5, hvor Axel Heides Plads / Bryggebroen er en af de 9 stationer på linjen

Kort: Metroselskabet, illustrationens farver er tilpasset



Trafikale udfordringer for cykelister og fodgængere ved udmundingen af Bryggebroen

Foto: BOGL



Matrikelkort, 112 - grundejerforeningen Havnestad, 189- grundejerforeningen Havnestad, 190 - opdelt i ejerlejligheder

Kort: Klimadatastyrelsen, GeoDanmark, CC BY 4.0

Axel Heides Gade

I mødet mellem Islands Brygge og Axel Heides Gade lander cyklende fra Bryggebroen, og de mange cyklister skaber i dag kapacitetsproblemer og utrygge situationer for alle trafikanter. Med den kommende metrostation bliver området et nyt, vigtigt knudepunkt for både offentlig transport og byliv langs Islands Brygge. Det giver en oplagt mulighed for at gentænke byrummets indretning og løse de trafikale udfordringer.

Bryggebroen og Axel Heides Gade udgør allerede et centralt knudepunkt på hver side af Islands Brygge og forbinder Islands Brygge med Vesterbro og det øvrige København mod vest samt Amager Fælled og resten af Amager mod øst. I forbindelse med anlæg af M5 metrostationen ved Axel Heides Gade bliver Islands Brygge lukket i en længere årrække på denne lokalitet. Det er oplagt at undersøge mulighederne for at bevare denne vejlukning for biltrafik efterfølgende, hvormed der kan skabes plads til et bedre byrum og metroforplads.

I dag er området præget af meget cykeltrafik, krydsende bevægelser og kapacitetsudfordringer på Bryggebroen og cykelstinettet. Dette kræver løsninger, der både kan skabe et attraktivt byrum og sikre trygge, overskuelige trafikale forhold.

Beskrivelse af projektet

Løsningsforslaget kobles til den helhedsorienterede indsats om fredeliggørelse af boligkvarterene på Islands Brygge. Her foreslås bydelen opdelt i to zoner, hvor Islands Brygge kan ensrettes mod nord i begge zoner, adskilt af parkbåndet ved Axel Heides Gade. Ensretningen og vejlukningen vil kunne tilpasses det dobbelte vejforløb på hver side af parkbåndet og skabe en ny pladsdannelse ml. den kommende metrostation og havnen. Dermed kan der frigøres areal til bredere cykelstiforhold langs Islands Brygge samt muliggøre en forlængelse af parkbåndet helt til havnefronten, således at der kan etableres et nyt byrum og en metroplads med direkte forbindelse til vandet.

Projektet muliggør desuden en ny sammenhængende cykelforbindelse fra Bryggebroen til Amager Fælled via Axel Heides Gade. Ruten er her illustreret som en dobbeltrettet sti midt i gaden over den kommende metroforplads, men den endelige løsning skal afklares i det videre planlægningsarbejde, da der er mange mulige løsningsforslag i spil heriblandt at bevare de eksisterende cykelstier langs gaderne på hver side af det grønne bånd samtidig med at Islands Brygge lukkes for gennemkørende biltrafik og ensrettes. I den foreslåede løsning lukkes de tre nuværende krydsende veje på tværs Axel Heides Gade for at skabe en sikker cykelløsning og sammenhængende opholdsareal, men dette skal også afklares i en senere analysefase. Ligeledes skal den endelige løsning ved Axel Heides Gade/Artillerivej afklares i en videre fase.



I DAG Eksisterende forhold Axel Heides Plads
Foto: BOGL



MULIG NY UDFORMNING Axel Heides Plads ved realisering af flagskibsprojektet

Principper for Amager - Anvendt lokalt

→ Skabe et sammenhængende park-og stiforløb (**BYNATUR 4.1**), som bevarer og styrker Amagerbanens historiske spor (**BYRUM 3.3**), og samtidig understøtter hverdagslivet (**BYLIV 1.4**) med rummelige områder til ophold, leg og mødesteder naboer imellem (**BYRUM 3.1, 3.2**)

→ Etablering og tilpasning af eksisterende krydsningspunkter for større tryghed på cykel (**MOB 4.1**)

→ Bevare eksisterende træer og tilføje mere begrønning på hele strækningen for styrket biodiversitet, spredningsmuligheder (**BYNATUR 4.2**) og muligheder for natur i hverdagen (**BYNATUR 4.3**).

Relation til mål, planer og projekter
Flagskibsprojektet Axel Heides Gade ligger i krydset mellem den langsgående forbindelse Islands Brygge og den tværgående forbindelse Fra Fælled til Strand, samt placeret mellem de to foreslåede trafikøer på Islands Brygge. Det gør stedet til et nøglepunkt i realiseringen af den samlede plan.

Konsekvenser & afhængigheder
Den illustrerende løsning vil påvirke parkeringspladser langs Axel Heides Gade. Til sammen vi den foreslåede løsning fjerne mellem 0-20 p-pladser. Dette er beskrevet i Baggrundsnotatet - trafikale hovedgreb og effekter.

Axel Heides Gade og dele af Islands Brygge er privat fællesveje, hvor Københavns Kommune som vejmyndighed kan træffe afgørelse om færdselsmæssige ændringer efter partshøring af vejejerne.

Lukningen af Islands Brygge for bilkørsel ved Axel Heides Gade og ensretning af Islands Brygge medfører at kvarteret deles i to, og at Axel Heides Gade alene vil kunne benyttes i forbindelse med udkørsel fra området syd for vejen og indkørsel til området nord for Axel Heides Gade. Dette vil i praksis ændre biltrafikkens flow i begge delområder.

Ensretningerne i området hænger sammen med intentionen om at etablere bredere cykelstier langs Islands Brygge, der indgår som tiltag i Cykelstipriorieringsplanen 2017-2025. Nogle af effekterne af ensretningen for bilister kan evalueres ifm. lukningen af Islands Brygge ved anlæg af M5 metrostationen i Axel Heides Gade.

I forbindelse med en evt. permanent ensretning af Islands Brygge bør der gennemføres en vurdering af, om der er behov for tilpasninger af kryds og signalprogrammer i området, når trafikstrømmene ændrer sig.

I en evt. videre planlægningsfase skal projektet koordineres med Metroselskabet med henblik på at sikre optimale og sikre passagerflows til og fra stationen under hensyntagen til Metroselskabets sikkerheds-, drifts- og vedligeholdelsesbehov, herunder blandt andet placering af stationens nødtrappe og cykelparkering mv. Dette omfatter også placering af træer, beplantning og øvrige grønne elementer.

→ **Anlægsoverslag for viste udformning: DKK 30-80 mio.**

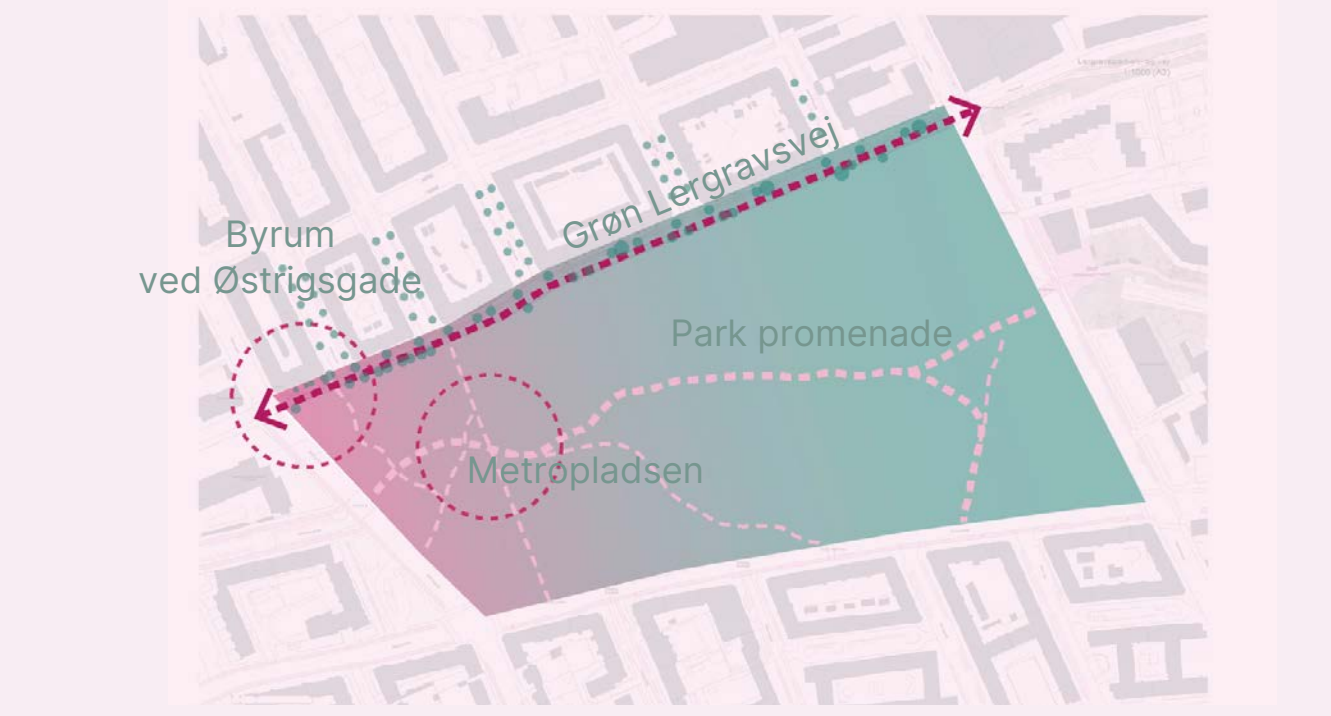
Krydset Axel Heides Gade og Islands Brygge i dag
Fotos: BOGL



MULIG UDFORMNING



MULIG UDFORMNING



Lergravsvej og Lergravsparken som en attraktiv destination på Amager. Få små forbedringer kan gøre parkens fulde potentiale til virkelighed. Langs Lergravsvej prioriteres cyklister, fodgængere og grønne områder frem for biltrafik. Den nye metroplads skal integreres i designet



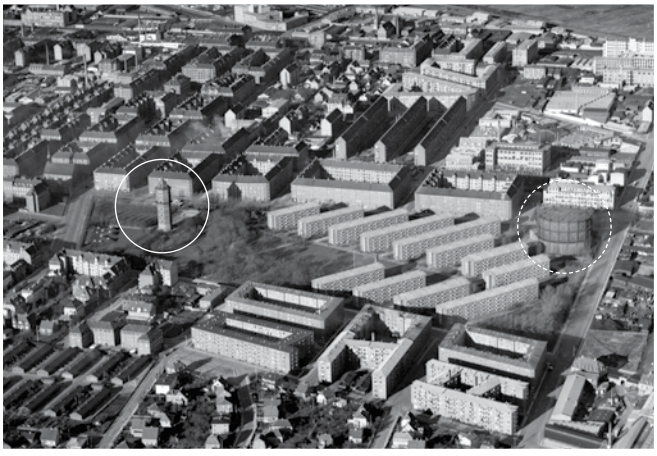
Oversigtskort over fremtidig linjeføring for M5, hvor Lergravsparken er en af de 9 stationer på linjen

Kort: Metroselskabet, illustrationens farver er tilpasset





Om sommeren fremstår parken lukket på grund af tæt beplantning, mens om vinteren virker den åben og bedre integreret med omgivelserne



Lergravsparken var kendetegnet ved tre særlige elementer: gasbeholderen, vandtårnet og renden langs Lergravsvej. De historiske landemærker blev fjernet, men kan symbolsk gentænkes i parkens design. Foto: Lergravsparken i 1948, Det Kgl. Bibliotek, Nowico, ID: NO-1962c_01



Gamle kampesten omgiver den bevarede remise i Lergravsparken – et historisk spor fra parkens oprindelse som et grønt lundområde

Fotos: BOGL

Lergravsparken og Lergravsvej

Lergravsparken er et centralt parkrum på Amager og et vigtigt knudepunkt for kollektiv transport, særligt ifm. M5-udvidelsen af metrostationen. Lergravsvej løber langs parkens kant og skaber forbindelse mellem boligområderne, parken og metrostationen. Med sin centrale placering på den tværgående forbindelse Sundholmsruten foreslås gaden omdannet til en attraktiv kant til både Lergravsparken og den fremtidige metrostation.

Lergravsparken er i dag omkranset af veje på alle sider, og parkens kant fremstår lukket og afvisende. Det skaber både en fysisk og oplevet barriere, som forstærker utrygheden og gør parken mindre tilgængelig. Samtidig virker parken fragmenteret og mangler en klar rumlig og funktionel sammenhæng, som binder parkens interne forløb sammen og forbinder den tydeligt med det omkringliggende gadenet.

Langs parkens nordside løber Lergravsvej, der er en central del af den tværgående forbindelse Sundholmsruten. Gaden er i dag præget af langsgående parkering på begge sider af vejen, hvilket skaber en markant barriere mellem gaden og parken og svækker betragteligt koblingen mellem dem.

Relation til mål, planer og projekter
Lergravsvej og Lergravsparken ligger på den tværgående forbindelse, Sundholmsruten. Projektet giver et løft til et vigtigt parkrum og kollektivt knudepunkt, og samtidig fremkalder det Sundholmsrutens grønne potentiale i den østlige del af Amager. Projektet har en særlig betydning for at kunne opfylde målsætninger og væsentlige principper på den tværgående forbindelse.

Beskrivelse af projektet
Ved at bearbejde parkens kant, åbne parken op og omdanne Lergravsvej skabes der en sammenhæng mellem parkens grønne kvaliteter og resten af kvarteret. Fra at være omgivet af veje, får parken en tydelig kobling til de omkringliggende boligkvarterer. Samtidig forbedres forbindelsen til metrostationen, der udbygges i forbindelse med anlæggelsen af M5-linjen, og der skabes bedre ruter til og fra stationen. Den konkrete løsning skal afklares i den videre planlægningsproces.

Parken rummer en unik historie, hvor både eksisterende fysiske spor – som kampesten og bunkere – og kulturhistoriske lag, herunder fortællinger om vandrenderne langs Lergravsvej og det tidligere vandtårn, kan indgå i en fremtidig transformation. Disse elementer kan bidrage til at styrke parkens identitet og skabe samspil med den kommende metro-udvidelse. Projektet skal desuden spille sammen med det kommende ældrevenligt byrum i Lergravsparken, der skal skabe socialt samvær og motion - primært for folk over 65 år.

I det illustrerede forslag foreslås det, at parken forlænges mod nord langs Lergravsvej, samtidig med at nye trærækker videreføres op ad Lergravsvejs sidegader. Herved etableres en tydelig parkkant og en naturlig afslutning på parkrummet, som styrker parkens kobling til de omkringliggende gader og understøtter en sammenhængende grøn struktur i kvarteret. I den vestlige ende af Lergravsvej foreslås gaden lukket for gennemkørsel ved Østrigsgade, hvilket skaber mulighed for en ny pladsdannelse som indgang til både parken og metrostationen.



I DAG Eksisterende forhold Lergravsvej
Foto: BOGL



MULIG NY UDFORMNING Lergravsvej ved realisering af flagskibsprojektet

Principper for Amager - Anvendt lokalt

→ Skabe en åben og attraktiv bypark (**BYRUM 3.1**) ved at åbne op mod de omkringliggende gader, så parken fremstår indbydende, tilgængelig og tryg med god adgang til omkringliggende bebyggelse.

→ Omdannelse af Lergravsvej som en åben kant til Lergravsparken med begrønning (**BYRUM 3.2**), styrkede cykel- og gangforhold (**MOB 1.1**) og styrket sammenhæng til resten af Sundholmsruten i begge retninger (**BYNATUR 4.1**).

→ Styrket integration af metroforpladsen i forbindelse med etableringen af M5 med en ny udformning af parken som aktiverer kanten, tilbyder zoner med leg og aktivitet (**BYRUM 3.2**) samt sikrer trygge forbindelser til områdets skoler (**BYLIV 2.3**).

→ Styrke kvarterets identitet med at bygge videre på områdets historie, hvor eksisterende og tidligere elementer som kampesten, bunkere, vandrender og det tidligere vandtårn kan indgå i parkens transformation og styrke dens karakter. (**BYLIV 2.1**)

Derudover foreslås Lergravsvej ensrettet mod øst, hvor adgangen til gaden vil ske via sidegaderne mod nord. Den reducerede ensrettet biltrafik vil skabe bedre plads til gang- og cykeltrafik Alternativt kan Lergravsvej indrettes med hastighedsdæmpende foranstaltninger samt bevarelse af kørsel i begge retninger. Den endelige udformning inkl. evt. vejlukning og ensretning af Lergravsvej bør afklares i en videre planlægningsfase.

Bilparkeringen langs Lergravsvej reduceres og indrettes som skiftevis placerede parkeringslommer på begge sider af vejen. Grebet skaber et slynget forløb, der øger trafiksikkerheden og gør det mere attraktivt at færdes både langs og på tværs af gaden.

Konsekvenser & afhængigheder

I det illustrerede eksempel med omdannelsen af Lergravsvej forventes der at blive fjernet 25-75 bilparkeringspladser. Læs mere om bilparkering i Baggrundsnotat - Trafikale hovedgreb og effekter.

Lukning af Lergravsvej for biltrafik ved Østrigsgade samt etablering af ensretning i østlig retning vil medføre omvejskørsel for bilister, men det vurderes kun at påvirke den lokale ærindetrafik på Lergravsvej og i sidegaderne i forbindelse med servicekørsel og parkeringssøgning.

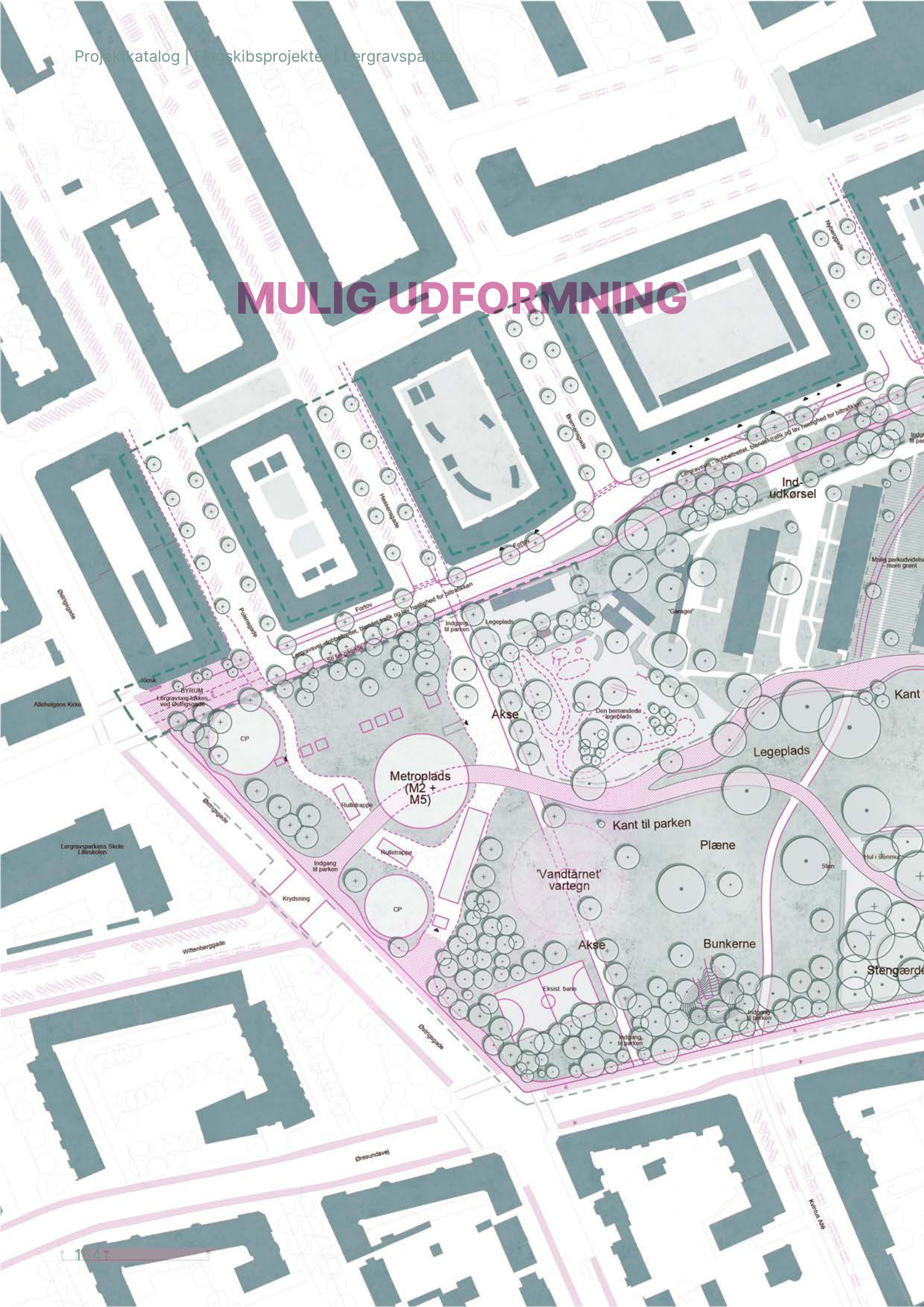
I en evt. videre planlægningsfase skal projektet koordineres med Metroselskabet ift. at skabe overensstemmelse med det forventede design i M5-projektet, herunder placering af nye trapper og indgange til perroner og cykelparkeringskælder samt placering af ventilationsriste i terræn mv.

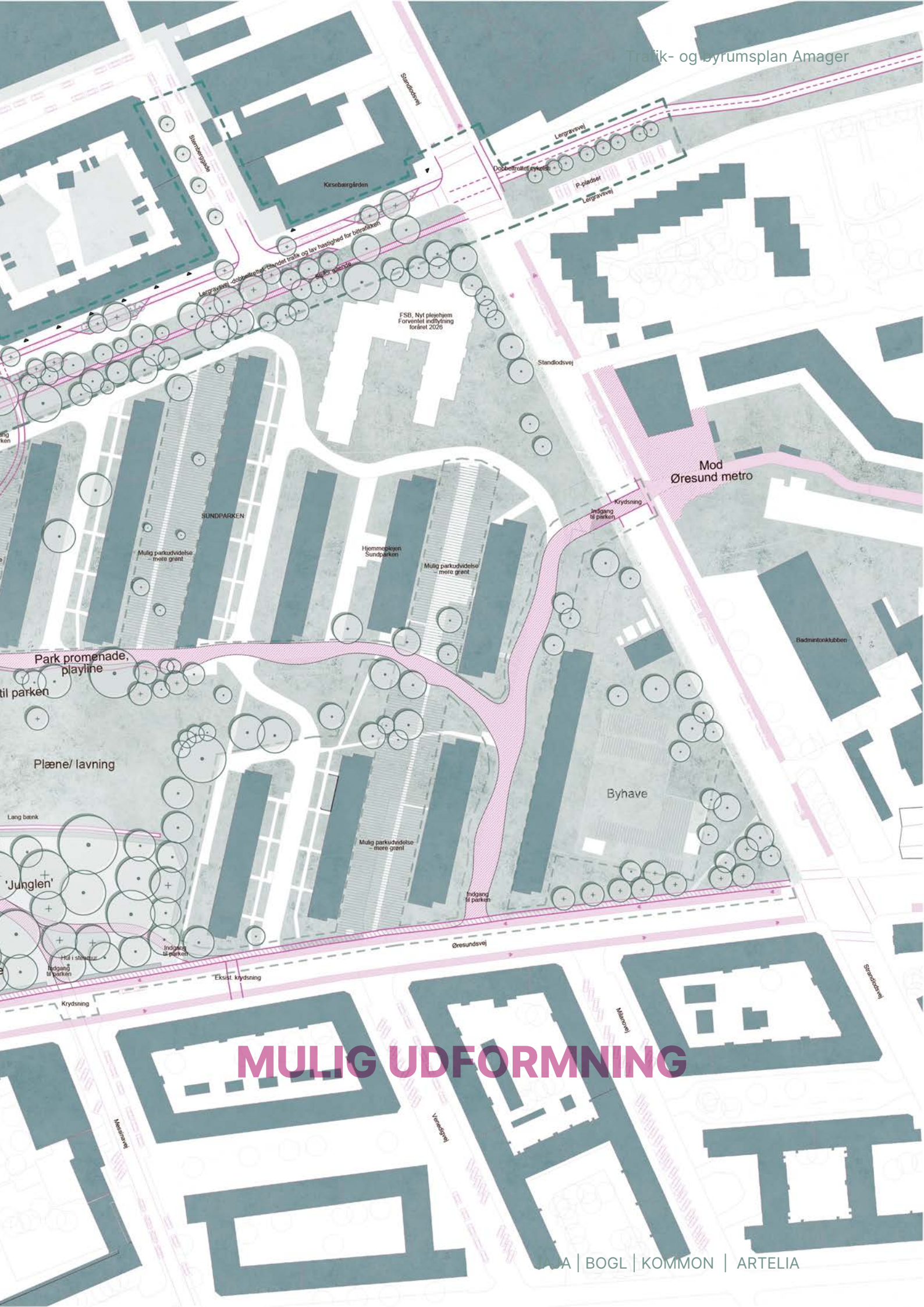
→ **Anlægsoverslag for viste udformning: DKK 50-150 mio**



Lergravsparken i dag
Fotos: BOGL

MULIG UDFORMNING

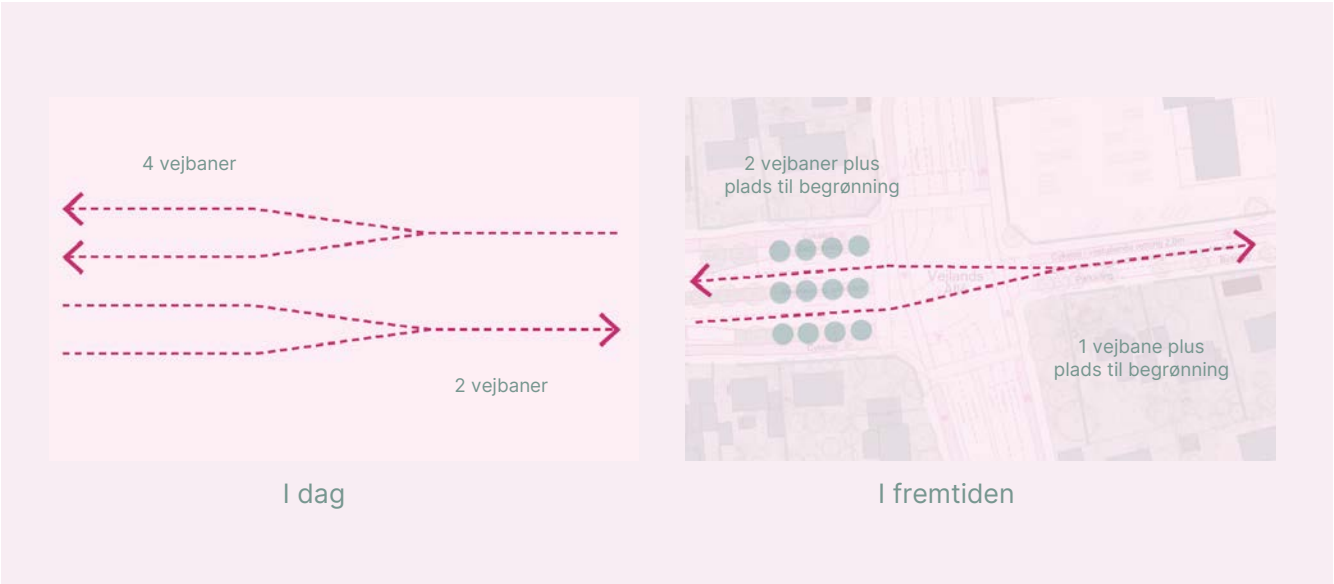




MULIG UDFORMNING



Den fulde udstrækning af flagskibsprojektet på Vejlands Allé - fra Ørestads Boulevard til Amagerbrogade.



Indsnævring fra 4 til 2 spor. Ensretning øst for Englandsvej. Vejlands Allé kan udvikles til en reel allé med færre vejbaner, hvilket frigiver plads til grønne områder og nye funktioner









Vejlands Allé 4 vejbaner
Fotos: BOGL



Vejlands Allé 2 vejbaner, villakvarter

Vejlands Allé

Vejlands Allé, mellem Ørestad Boulevard og Englandsvej er i dag etableret med fire spor gennem et tæt bebygget boligområde. I planen indgår strækningen som en del af den tværgående forbindelse, Femørenruten, hvor der etableres attraktive, trygge og sammenhængende gang- og cykelforbindelser på tværs af Amager. Omdannelsen af Vejlands Allé kan derfor skabe et attraktivt gademiljø for gående og cyklende, samt sikre den overordnede trafikafvikling.

Mellem Ørestad Boulevard og Englandsvej fungerer Vejlands Allé i dag som en gennemfartsvej med en relativ stor trafikmængde gennem et beboelseskvarter. Det medfører støj, luftforurening og forringer både opholdskvaliteterne og sikkerheden i krydsningerne for gående og cyklende.

Øst for Englandsvej er Vejlands Allé en tosporet vej uden cykelstiforhold. Her er mindre biltrafik, men parkering i begge sider samt busdrift i begge retninger skaber utrygge situationer og uoverskuelige forhold for cyklister. Tværprofilet vurderes for smalt til at rumme alle trafikanttyper samtidig.

Vejlands Allé kan bidrage til at skabe attraktive byrum og forbedrede forhold, særligt for gående og cyklende. Da Vejlands Allé har forskellig karakter og funktion på hver side af Englandsvej kræver det differentierede tiltag for at opnå en samlet og sammenhængende løsning.

Beskrivelse af forslaget

På strækningen mellem Ørestad Boulevard og Englandsvej foreslås det at reducere vejprofilet fra fire til to vognbaner. Den eksisterende midterrabat bevares, mens der fjernes én vognbane i hver retning. Det frigivne areal omdannes til grønne rabatter, som adskiller cykelstierne fra kørebanen og skaber et mere rolig og grønt vejforløb.

Formålet er at skabe et bedre bymiljø med lavere støjbelastning og barrierevirkning samt at understøtte et mere behageligt byrum langs den tværgående forbindelse.

Bilister vil med projektet opleve en langsommere trafikafvikling – specielt i spidstimerne, men det vurderes at biltrafikken vil kunne afvikles. Udenfor spidstimerne vil trafikmiljøet være roligere og vejprofilet vil ikke i samme grad som i dag indbyde til høj hastighed og evt. uhensigtsmæssige overhalinger. Krydsene ved Ørestads Boulevard, Røde Mellemvej og Englandsvej vil i en videre analysefase undersøges for om de kan nedbygges med færre vejbaner eller om der er behov for den eksisterende kapacitet for at kunne afvikle trafikken. Dette spiller bl.a. også sammen med udformningen af de tilstødende fredeliggjorte boligkvarterer

Biltrafikken på Englandsvej fra Tårnby mod nord ønskes i videst muligt omfang ledt via Vejlands Allé mod vest eller Ørestads Boulevard mod nord. På denne måde reduceres trafik gennem den nordlige del af Englandsvej og de centrale bydele på Amager. For at understøtte dette kan det være at det signalregulerede kryds Vejlands Allé/Englandsvej skal ombygges med flere svingbaner på bekostning af ligeudspor samt justering af signalfaserne. Dette skal undersøges nærmere i en evt. videre planlægningsfase.

Øst for Englandsvej er Vejlands Allé en smallere vej med mindre trafik. Her foreslås strækningen ensrettet mod øst, hvilket giver plads til en modstrømscykelsti i vestlig retning. Cyklister mod øst færdes på kørebanen sammen med biltrafikken. Ensretningen betyder at buslinje 8A i vestlig retning skal køre ad Sundbyvestervej og Wibrandtsvej, der evt. kan ensrettes i vestlig retning. Ensretning af vejene vil dog



I DAG Eksisterende forhold Vejlands Allé, kryds med Englandsvej
Foto: BOGL



MULIG NY UDFORMNING Vejlands Allé, kryds med Englandsvej ved realisering af flagskibsprojektet

Principper for Amager - Anvendt lokalt *

→ En nyt vejtracé som på Vejlands Allé kan skabe tryggere nærmiljø for villakvartererne, som vejen går igennem (**MOB 4.3**), samt sikre og sammenhængende cykel- og gangforbindelser langs hele strækningen (**MOB 4.1**)

→ Genskabe allé-udtryk med rækker af træer (**BYNATUR 4.2**) i en grøn bufferzone, som kan styrke opholdskvaliteter langs strækningen og skabe nye opholdszoner med bænke, små pladser og grønne bede (**BYNATUR 4.3**)

→ Skabe bedre plads til begrønning i et nyt vejtracé til fordel for biodiversitet og lokalt hverdagsliv (**BYNATUR 4.2**)

skulle undersøges nærmere i en eventuel videre fase for flagskibsprojektet eller ved etablering af en sivezone i området.

Relation til mål, planer og projekter
Vejlands Allé er en del af den tværgående forbindelse Femørenruten, og omdannelse af Vejlands Alle er væsentlig, hvis ruten skal indfries som en attraktiv, grøn og tryg forbindelse.

Den tværgående forbindelse langs Vejlands Allé afviger fra den udpegede grønne rute i Kommuneplan 24, der går igennem Amager Fælled og langs Sundbyvestervej og Greisvej. Femørenruten skal ses som et supplement til de eksisterende planer, for også at opnå bedre forhold for cyklende på Vejlands Allé. Ruten er nærmere beskrevet under de tværgående projekter på s. 78.

Konsekvenser & afhængigheder
Graden af den trafikale fredeliggørelse inkl. udformningen af diverse signalregulerede kryds på Vejlands Allé kan afhænge af evt. sivezoner i de tilstødende boligkvarterer.

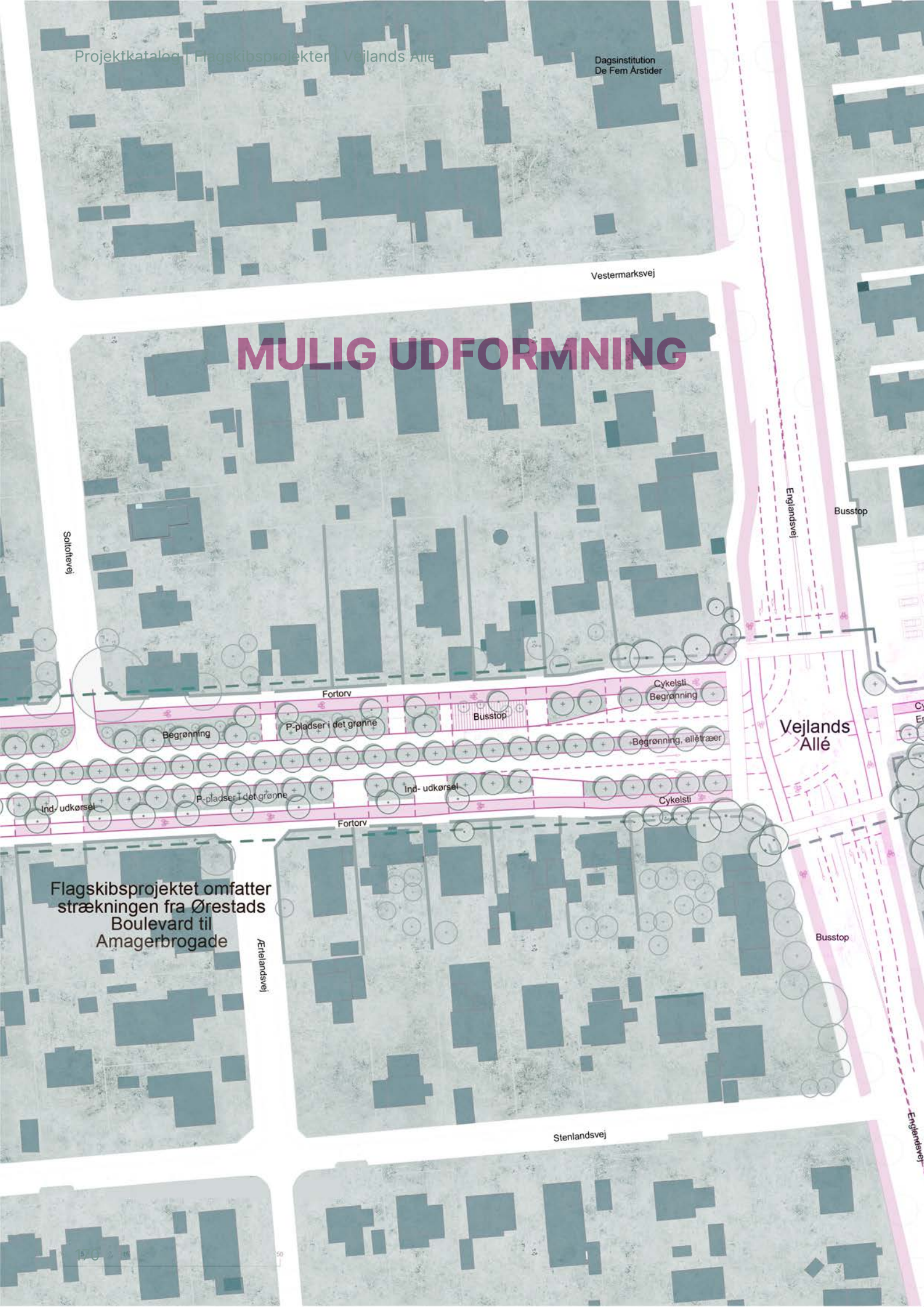
Ved at ensrette Vejlands Allé øst for Englandsvej i østlig retning må buslinje 8A omlægges til Sundbyvestervej – enten helt eller kun i vestlig retning. Dette er et relativt stort indgreb i bustrafikken, da det ofte vil kræve tilpasninger i vejprofilet, signaler, kryds, etablering af stoppesteder mv. Da der er tale om en A-bus er det særligt vigtigt at sikre god fremkommelighed for buspassagererne. Konsekvenserne ved en ændret linjeføring herunder forlængede køretider, gangafstande, busøkonomi og antal påstigere mv. bør undersøges nærmere i en evt. videre planlægningsfase af projektet. Ligeledes bør effekterne af ensrettet færdsel for biltrafikken på Vejlands Allé også undersøges nærmere inkl. evt. udfordringer på de omkringliggende veje.

Ved at etablere forbedret cykelstiforhold ved ensrettet færdsel og modstrømscykelsti øst for Englandsvej, fjernes muligheden for kantstensparkering på den nordlige side af Vejlands Allé. Det vil dog stadig være muligt at parkere i bil på den sydlige side af vejen, evt. i parkeringslommer. Dette vurderes ikke at udgøre noget problem, da belægningen af kantstensparkeringspladser i området skønnes meget lav.

Trafikken forventes at være ca. 3.000 køretøjer i døgnet på strækningen øst for Englandsvej, hvis projektet implementeres, så cyklister og biler deler kørebanen i østlig retning, mens der er cykelsti i vestlig retning.

I den illustrerede udformning forventes det at skulle fjerne 10-23 bilparkeringspladser.

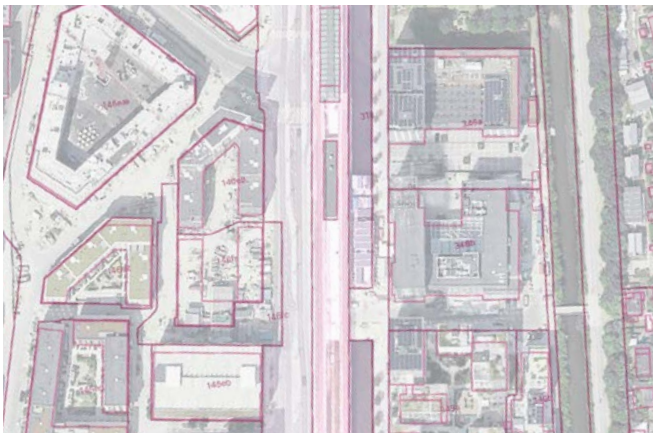
→ **Anlægsoverslag for viste udformning: DKK 100-200 mio.**


MULIG UDFORMNING
Dagsinstitution
De Fem Årstider
Vestermarksvej
Soltoftevej
Englandsvej
Busstop
Fortorv
Cykelsti
Begrønning
P-pladser i det grønne
Busstop
Begrønning
Begrønning, allétræer
Vejlands
Allé
Ind- udkørsel
P-pladser i det grønne
Ind- udkørsel
Cykelsti
Fortorv
Flagskibsprojektet omfatter strækningen fra Ørestads Boulevard til Amagerbrogade
Ærtelandsvej
Busstop
Stenlandsvej
Englandsvej



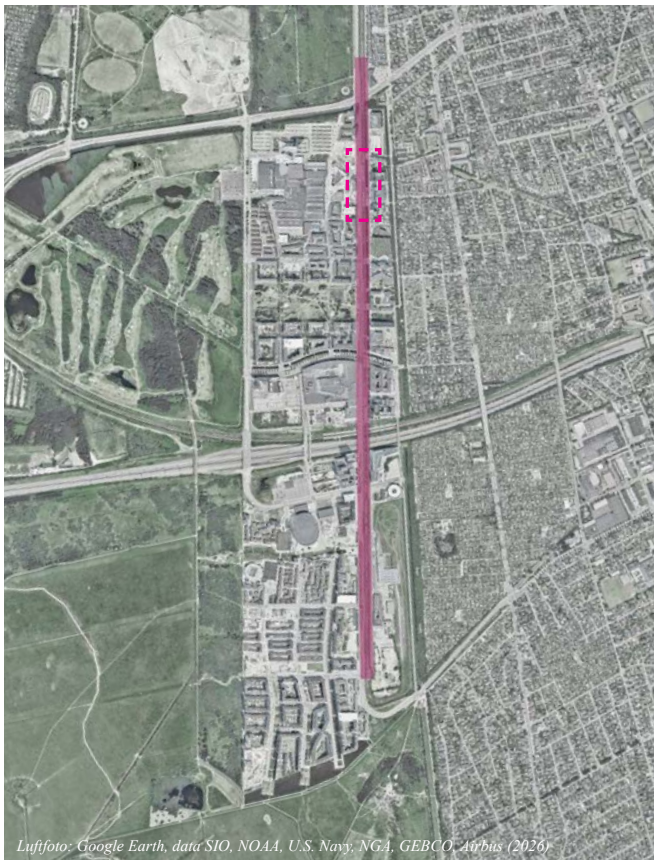
MULIG UDFORMNING

Den nye Metropark under Ørestadsbanen kan blive en ny destination i Ørestad og et hotspot for alle københavnere



Matrikelkort: Ørestads Boulevard - ejes og driftes af Københavns Kommune, under højbanen - ejes af Metro og driftes af GF Ørestad City, kanal - ejes og driftes af Vandlauget, fortov - ejes og driftes af GF Ørestad City

Kort: Klimadatastyrelsen, CC BY 4.0



Fra Islands Brygge til Vestamager er metrobanen M1 anlagt som højbane, dels på bro og dels på dæmning. Arealer under højbanen kan omdannes til en lineær park – Metroparken med lege-, sport- og opholdspladser



MULIG NY UDFORMNING Metroparken som en idé for en fremtidig transformation i forbindelse med flagskibsprojektet

Byrum under metroen

Det tomme, overdækkede areal under metroen syd for Bella Center Station foreslås omdannet til aktivitetsområde og mødested med fokus på gadekultur. Flagskibsprojektet kan blive et udstillingsvindue for, hvordan hele Ørestads Boulevard kan udvikles til et bylivsbånd, hvor metroens overdækkede strækninger indrettes med en bred palet af aktiviteter og opholdsmuligheder.

Trods sin centrale placering ved metrostationen fremstår arealet i dag uudnyttet. Langs metrohøjbanen findes flere tilsvarende restarealer, herunder de langsgående vandbassiner, som rummer et potentiale for aktivering. Der er i dag opmærksomhed på arealerne med Metropark-projektet drevet af lokale kræfter i Ørestaden, da de arealer udgør et stort potentiale for byliv og kan tilbyde nogle unikke byrum og oplevelser langs med Ørestads Boulevard.

I Ørestad, i tilknytning til de tre store koncertscener – DR Koncerthuset, Bella Arena og Royal Arena – er der pågående projekt kaldet Byens Scene. Her skal kunst og arkitektur forenes til 3 byrum og scener med stærke kunstneriske og oplevelsesmæssige kvaliteter. Projektet Byens Scene kan med fordel tænkes i sammenhæng med de overdækkede arealer langs metrohøjbanen og udnytte de mange besøgende, der ankommer med metroen i forbindelse med koncerter og events.

Beskrivelse af projektet

Flagskibsprojektet ved Bella Center Station udnytter det overdækkede areal og de særlige fysiske rammer til at skabe et byrum med fokus på gadeidræt. Her kan mennesker mødes og skabe relationer gennem aktiviteter som basket, petanque, padel, udendørs fitness, skating mm. – også i de sene aftentimer.

Der arbejdes med belysning og iscenesættelse af rummet, så det fremstår trygt og inviterende efter mørkets frembrud. Samtidig foreslås en begrønning af Ørestads Boulevard vestlige side, så vejen får et grønt udtryk og bidrager til en mere attraktiv bydelsgade. Projektet kan ikke blot skabe liv lokalt, men også styrke trygheden for de forbipasserende, så byrummet opleves mere attraktivt og trygt i løbet af hele døgnet.

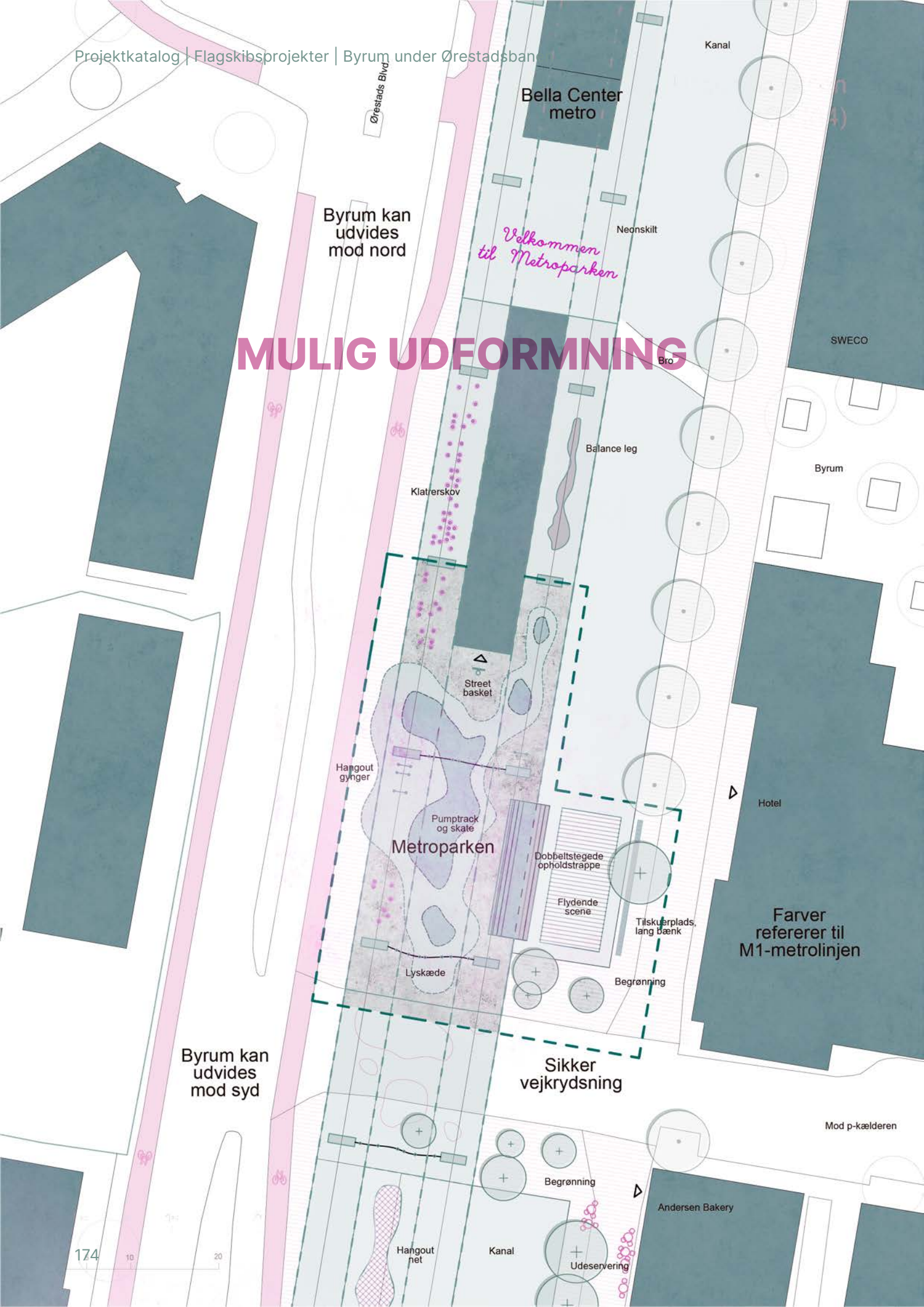
I det illustrerede forslag er området ved Bella Center Station udformet som en skålformet skatepark med basketbane langs metroens væg. Rundt om aktiviteterne etableres mindre opholdszoner, beplantning og grønne elementer, der inviterer til ophold og uformelle møder.

Det endelige projekt skal udvikles i tæt dialog med Metroselskabet, der ejer arealerne under metrohøjbanen samt områdets potentielle brugere for at sikre, at aktiviteter, udtryk og funktioner matcher lokale behov og stedets karakter samtidig med at diverse sikkerhedsforanstaltninger og driftsmæssige nødvendigheder ifm. metrolinjen opretholdes.



I DAG Eksisterende forhold under højbanen, ca. 100 m syd for Bella Center Metrostation

Foto: BOGL


Ørestads Blvd
Bella Center metro
Kanal
Byrum kan udvides mod nord
Neonskilt
Velkommen til Metroparken
MULIG UDFORMNING
SWECO
Bro
Balance leg
Byrum
Klatrerskov
Street basket
Hangout gynger
Pumptrack og skate
Metroparken
Dobbeltstegede opholdstrappe
Flydende scene
Tilskuerplads, lang bænk
Hotel
Farver refererer til M1-metrolinjen
Lyskæde
Begrønning
Byrum kan udvides mod syd
Sikker vejkrydsning
Mod p-kælderen
Begrønning
Andersen Bakery
Hangout net
Kanal
Udeservering
10
20

Principper for Amager - Anvendt lokalt

→ Anvender et underudnyttet areal til overdækket byrum med højaktivitet, gadekultur og mødesteder **(BYLIV 2.2, BYRUM 4.1**) som adskiller sig fra de andre udbud i området.

→ Skabe multifunktionelle aktivitetsområder som henvender sig til forskellige brugergrupper, som her hvor rummet henvender sig særligt til unge og legesyge. (**BYLIV 2.2, BYRUM 3.2**)

→ Grønne elementer langs boulevard for byliv og ophold og understøttelse af et levende og aktivt mødested (**BYNATUR 4.3, BYLIV 2.1**)

→ Anvendelse af farver, belysning og urban møblering som skaber karakter og identitet (**BYLIV 2.1**) samt styrker tryghed og tilgængelig for alle (**BYRUM 3.2**)

Relation til mål, planer og projekter

Flagskibsprojektet ligger på den langsgående forbindelse Ørestad Boulevard, hvor den sydlige del af Ørestad Boulevard i Ørestad City, har potentiale til at fungere som Ørestads samlende hovedgade. Flagskibet sætter fokus på det langsgående overdækket areal på omkring 1.5 km under metrohøjbanen, hvor der er et stort potentiale for at skabe urbane byrum og parkbånd parallelt med Ørestad Boulevard med positive ringvirkninger for hele Ørestaden.

Konsekvenser & afhængigheder

Arealet under metrohøjbanen er ejet af Metroselskabet og driftes af Grundejerforeningen Ørestad City. Derfor skal dette projekt udvikles i tæt samarbejde og efter aftale med de andre parter. I en eventuel videre analysefase vil bl.a. sikkerhedshensyn til metrohøjbanen skulle afklares.

Projektet vil ikke have nogen konsekvens for bilparkeringspladser.

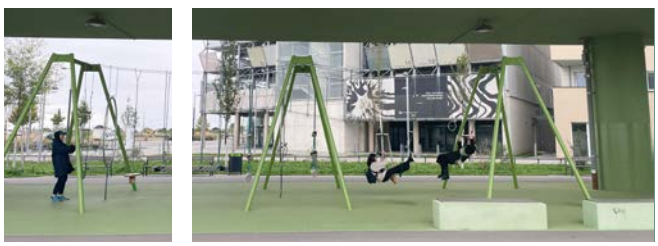
I en evt. videre planlægningsfase skal projektet udvikles i samarbejde med Metroselskabet, der er ejere af arealet. Evt. viderebearbejdning af det konkrete projekt forudsætter, at der tages fuldt hensyn til Metroens drift og sikkerhed, ligesom projektet skal være i overensstemmelse med Metroselskabets servitutter.

→ **Anlægsoverslag for viste udformning: DKK 5-10 mio.**



Grafik: Metroselskabet

Byrummet ligger under M1, den grønne metroline, kan med fordel få grøn farve for at styrke stedets identitet



Elinor Ostrom Park, Seestadt, Wien

Fotos: BOGL

Implementering



Skråfoto fra SDFI, CC BY 4.0

Implementeringsplan

Realiseringen af trafik- og byrumsplanen er en langsigtet opgave, som forudsætter politiske prioriteringer, investeringer og lokal opbakning. For at understøtte en trinvis og balanceret gennemførelse af planen, er der udarbejdet en implementeringsplan i tre faser – kort, mellemlang og lang sigt.

Kort sigt

Projekter i denne kategori vurderes at kunne realiseres umiddelbart, under forudsætning af at der træffes politisk beslutning om finansiering. Projekterne er forholdsvis enkle og kan gennemføres inden for de eksisterende planmæssige rammer. På denne baggrund er der lavet en "startpakke" bestående af udvalgte kortsigtede projekter, der forventes at kunne skabe synlig værdi her og nu. Startpakken omfatter primært mindre og enkle tiltag, herunder projekter, hvor der er igangsat eller udarbejdet foranalyser, men ikke afsat midler til projektering og udførsel.

Et eksempel på projekter med en synlig effekt her og nu er forbedrede cykel- og gangforhold samt byrumsmæssige forbedringer på Peder Lykkes Vej ml. Englandsvej og Amagerbrogade samt Elbagade. Disse to strækninger udgør en del af Fælled til Strand-ruten, indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 og der er et stort lokalt ønske om forbedrede forhold netop her.

Mellemlangt sigt
Projekter i denne kategori vurderes at kunne realiseres på mellemlangt sigt og vil typisk kræve yderligere forberedelse, herunder en mere omfattende inddragelsesproces og afklaring af fredningsforhold mv.

Et eksempel på projekter, der indgår i denne kategori, er ombygningen af de to sydligste rundkørsler på Ørestads Boulevard. Ombygningerne muliggør en mere trafiksikker afvikling af tung trafik på Amager, er et ønske blandt lokaludvalgene, men projekterne er også mere komplicerede bl.a. ift. forskellige ejerforhold samt koordinering med anlægsarbejderne ifm. den kommende M5 metrostation ved DR Byen. Et andet eksempel er en rekreativ forbindelse langs Amagerbanen, hvor etablering bl.a. kræver afklaring ift. linjeføringer, eksisterende idrætsfaciliteter og fredningsforhold ved Kløvermarken.

Langt sigt
Projekter i denne kategori er planlægningsmæssigt mere komplekse, f.eks. som følge af fredninger eller andre bindinger og som derfor vurderes bedst at kunne realiseres på længere sigt. Derudover omfatter de projektidéer med væsentlige og i nogle tilfælde modstridende hensyn, hvilket forudsætter en omfattende dialogproces og en længere inddragelse- og modningsfase, før realisering evt. kan finde sted.

Eksempelvis kan flere af de fredeliggjorte boligkvarterer være etableret, herunder oprettelse af evt. trafikøer og sivezoner, bl.a. på baggrund af midlertidige evalueringsforsøg og omfattende borgerdialogprocesser mv. Dette gælder også flere af de mere komplekse flagskibsprojekter.

	Kort sigt	Mellemlang sigt	Lang sigt
Langsgående forbindelser	• Ændret vejprofil og krydsningsmuligheder på Amager Strandvej* • Flagskibsprojekt under metrohøjbanen*	• Ombygning af øvrige rundkørsler på Ørestads Boulevard • Fuldt udbygget (Ørestads Boulevard og Amager Strandvej)	• Flagskibsprojekt ved Christmas Møllers Plads • Fuldt udbygget (Islands Brygge og Amagerbrogade) • Fremkommelighedstiltag
Tværgående forbindelser	• Cykel- og gangstiforhold (bredere nordlige sti på tværs af Amager Fælled, Peder Lykkes Vej*, Italiensvej, Elbagade*) • Krydsningspunkter (Amagerbanen-ruten*) • Trafiksikkerhed og tryghedstiltag	• Krydsningspunkter • Trafiksikkerhed og tryghedstiltag • Ny broforbindelse og landing (Enghave Brygge-broen) • Cykel- og gangstiforhold (Faste Batteri og langs Amagerbanen) • Flagskibsprojekt ved Svinget • Fuldt udbygget (Fælled til strand og Amagerbanen)	• Flagskibsprojekt ved Axel Heides Gade • Flagskibsprojekt ved Lergravsparken • Flagskibsprojekt ved Vejlands Allé • Fuldt udbygget (Sundholmsruten, Femørenruten og Kastrupruten)
Fredeliggjorte boligområder	• Byrumstiltag • Biodiversitet og grønne byrum • Midlertidige tiltag og byrumsforsøg med trafikøer og sivezoner*	• Byrumstiltag • Biodiversitet og grønne byrum • Midlertidige tiltag og forsøg med flere trafikøer og sivezoner • Fuldt udbygget trafikø Sønderbro • Fuldt udbygget sivezone (Røde Mellemvej og Sundbyøster)	• Fuldt udbygget trafikø (Amagerbro og Ørestad Nord) • Fuldt udbygget sivezone (Sundbyvester)

* Projekter markeret med stjerne indgår i startpakken.

Overordnet tilgang

På kort sigt prioriteres dele af de langsgående og tværgående forbindelser, hvor der er lokal og politisk opbakning. Særligt krydsningspunkterne på de tværgående forbindelser er centrale for at skabe en ny struktur på Amager med færre gennemgående veje, flere grønne byrum og et sammenhængende netværk for cyklister og fodgængere. Ved at prioritere de tværgående forbindelser højt skabes et bedre grundlag for på sigt at nedklassificere udvalgte vejstrækninger.

Sideløbende arbejdes der med inddragelse og modning af mere komplekse projekter i de senere faser, herunder projekter, der berører fredninger, samt midlertidige trafikale og byrumsmæssige forsøg, som kan danne grundlag for fremtidige beslutninger om vejlukninger, ensretninger, nye byrum og trafikøer mv.

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, mens andre kan realiseres uafhængigt af den øvrige udvikling. Desuden skal planens projekter løbende afstemmes ift. kommunens øvrige planer om vejgenopretning- og skybrudsprojekter samt andre bygge- og anlægsarbejder..

De enkelte projekter i planen, deres afhængighed af øvrige tiltag, tidshorisont mv. er uddybet i projektlisten (se Projektliste i bilaget).



Typisk villavej på Amager Billede af en klassisk villavej



Midlertidige tiltag Billede af, hvordan byrumsmøbler og grafiske markeringer midlertidigt lukker for gennemkørende trafik som led i et forsøg med trafikøer i kvarteret.



Fra midlertidig til permanent løsning Billede af, hvordan de midlertidige tiltag er videreudviklet til en permanent løsning, hvor trafikale greb indgår som en integreret del af byrummet i trafikøen.

Tilpasning af kryds og signalanlæg
Trafikomlægningerne vil påvirke trafikafviklingen på hele Amager, og der kan derfor gennemføres en samlet analyse og opdatering af de berørte kryds og signalanlæg.

Analysen skal sikre, at krydsenes geometri og signalregulering understøtter de nye trafikale flows.

Resultaterne bør indgå i en koordineret implementeringsplan, så tilpasningerne gennemføres inden eller parallelt med trafik- og byrumsplanens projekter.

Midlertidighed
Implementeringen af trafikøer og sivezoner kan gennemføres gradvist – både for at teste løsninger inden de etableres permanent, og for at fordele anlægsudgifterne over tid.

Før en fuld fysisk etablering kan der anlægges midlertidige løsninger, som gør det muligt at afprøve effekten og sikre, at de fungerer efter hensigten. Herefter gennemføres en erfaringsopsamling, hvor eventuelle justeringer indarbejdes, inden den permanente udformning realiseres.

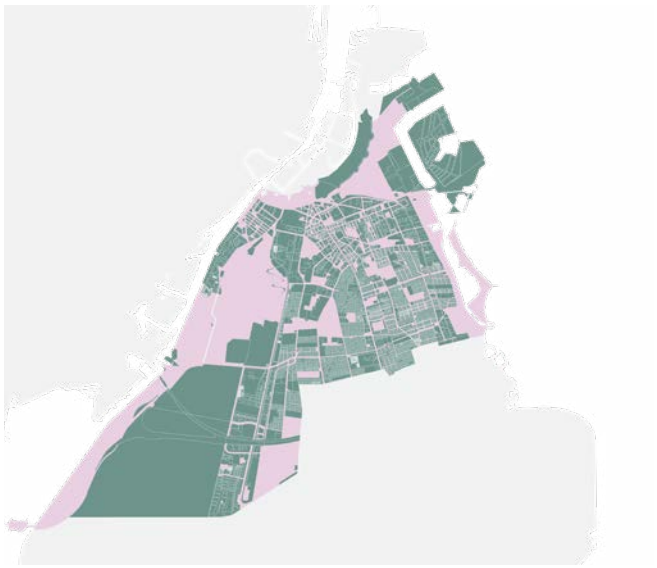
De midlertidige tiltag består typisk af enkle og omkostningseffektive elementer som betonklodser, afmærkning, beplantning og byrumsinventar. Materialer og elementer fra forsøgene kan genbruges eller flyttes til forsøg og implementering til næste trafikø eller sivezone. Forsøgsprojekter fungerer samtidig som en effektiv form for brugerinddragelse, hvor løsningerne tilpasses i dialog med lokale borgere og skaber tidlig ejerskab til de kommende forandringer.

Derudover gør de midlertidige projekter det muligt at komme tidligere i gang, uden behov for et større anlægsbudget. Samtidig kan de trafikale tiltag udrulles over et større område i form af midlertidige løsninger, mens de byrumsmæssige forbedringer gennemføres i et andet anlægs og finansierings hastighed.

På den måde kan man arbejde med parallelle implementeringsspor og opnå de trafikale effekter i et større område hurtigere, mens de fysiske byrum udvikles gradvist og permanent over tid.

Afgrænsning





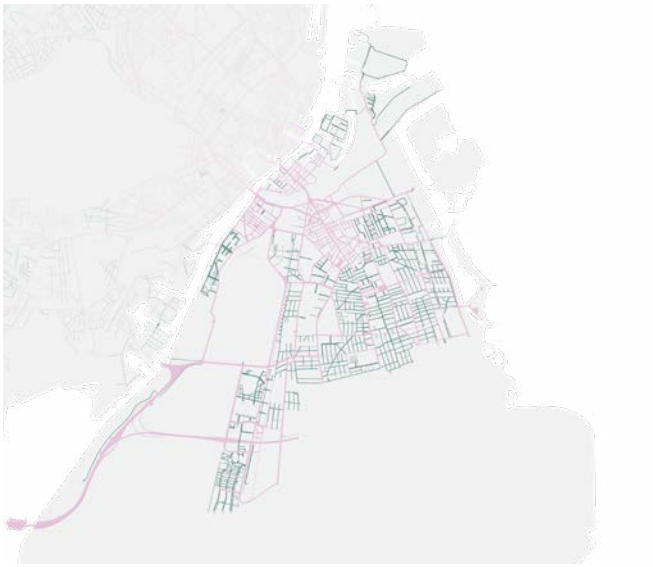
Kort Arealer som ikke ejes af Københavns Kommune i grønt

Geografisk afgrænsning
Trafik- og byrumsplanens geografiske afgrænsning udgøres af de to lokaludvalgsområder Amager Øst og Amager Vest. I planen omtales det samlede område som 'Amager', på trods af at der blot er tale om Københavns Kommunes del af Amager.

Som udgangspunkt kan der kun arbejdes med tiltag indenfor dette område. Dog er flere af udfordringerne på Amager relateret til øens begrænsede forbindelser til det øvrige København, således indgår eksempelvis også den nye broforbindelse ved Enghave Brygge-broen i planen. I alle tilfælde er der undersøgt for afledte konsekvenser af alle tiltag både indenfor den lokale trafikplans område, men også i andre bydele i København og i omegnskommuner.

Arealer som ejes af andre
En række af de pladser, veje og byrum, der findes inden for områdets afgrænsning, ejes af andre end Københavns Kommune. Disse pladser er alligevel omfattet af planens kortmateriale og i et vist omfang af planens forslag, idet de ligesom kommunens pladser og veje opleves som en del af det offentlige rum. Arealerne spiller således sammen med de kommunalt ejede byrum i den samlede oplevelse af Amager.

De offentligt tilgængelige arealer, der ikke ejes af Københavns Kommune, fremgår på kortet nedenfor. Det gælder bl.a. byrum i den sydlige del af Islands Brygge, i Ørestad, byrum under metrohøjbanen mv. Københavns Kommune har ikke mulighed for at finansiere eller udføre nye anlæg mv. på arealer, der ejes af andre, men kan gennemføre forandringer i de kommunalt ejede gaderum, der giver adgang til arealerne. Det er vigtigt, at kommunen indgår i en tidlig dialog med grundejerne ift. mulighederne, hvis konkrete anlægsprojekter på private arealer skal realiseres.



Kort Private fællesveje og -stier markeret i grønt



Kort Arealer som er omfattet af fredning i pink

Private Fællesveje

Udover jordstykker med private ejere omfatter planen også private fællesveje. En privat fællesvej er et vejareal, som flere grundejere har adgang til og bruger til at komme til og fra deres ejendomme. Grundejerne på vejen har fælles ansvar for vejenes vedligeholdelse, renholdelse og snerydning. Alle må normalt benytte en privat fællesvej, selvom den ejes af private. Det afgørende kriterium for, om en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej, er dens betydning for den almene færdsel. Som hovedregel bør de mere trafikerede veje være kommuneveje, mens mindre trafikerede, lokale veje kan være private fællesveje. Københavns Kommune kan vælge at optage en privat fællesvej som kommunevej, hvormed udgifter til drift og vedligeholdelse overgår til kommunen.

Arealer som er omfattet af en fredning

På Amager er der desuden flere arealer og bygninger, der er omfattet af en fredning, og dermed juridisk beskyttet ift. bevaring af natur, landskab, kulturhistorie eller andre værdier. Fredninger indeholder bestemmelser om, hvad der er tilladt inden for det fredede område. Det kan f.eks. være bestemmelser om byggeri, pleje af naturen og bestemmelser om offentlighedens adgang. På Amager er bl.a. Amager Fælled, Faste Batteri, voldanlægget mod Christianshavn, Kløvermarken, Lergravsparken, Amager Strandpark og Kastrup Fort mv. omfattet af fredninger.

En fredning anses som varig, og kan kun ophæves i særlige tilfælde, f.eks. hvis der foreligger tungtvejende samfundsmæssige hensyn til det eller hvis kulturhistoriske og arkitektoniske værdier er gået tabt, for eksempel efter en brand eller omfattende nedbrydning.

Retningslinjer for lokale trafikplaner
Arbejdet med planen følger desuden Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner, som er et bydækkende paradigme, der fastsætter rammer og bindinger for arbejdet med trafikplaner.

I retningslinjerne er der f.eks. særlige bindinger ift. den kollektive transport og hvad der kan planlægges for og ændres på. Tog/baner og metro styres af andre instanser; Banedanmark, DSB og Metroselskabet, og/eller har en meget lang planlægningshorisont, og dette kan der derfor ikke ændres på i en lokal trafikplan. Derudover er bustrafikken i høj grad planlagt ud fra tværgående hensyn. Derfor kan ændringer på baggrund af lokale hensyn i en lokal trafikplan føre til, at der ikke længere er sammenhæng på tværs eller skabe forringede forhold. Samtidig kan den kollektive transport have en lang planlægningshorisont, hvor Københavns Kommune ikke alene kan beslutte ændringer. Udvikling af den kollektive transport med f.eks. nye buslinjer, indgår derfor som udgangspunkt heller ikke i det, der kan udvikles i en lokal trafikplan. Der er således ikke igangsat analyser af nye busruter eller ændring af frekvens af eksisterende buslinjer i arbejdet med Trafik- og Byrumsplan Amager.

Lovforslag om ændring af færdselsloven mv.
Sideløbende med udarbejdelsen af trafik- og byrumsplanen har regeringen fremsendt lovforslag om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven med ikrafttrædelsesdato 1. maj 2026. Med lovforslaget kan kommuner selvstændigt træffe afgørelser om færdselsindskrænkninger, såsom ensretning, vejafspærringer mv., på strækninger med årsdøgntrafik op til 1.000 motorkøretøjer, mens der ved hastighedsnedsættelser gælder en årsdøgntrafikgrænse på op til 6.000 motorkøretøjer. Færdselsindskrænkninger og hastighedsnedsættelser på strækninger med en større mængde trafik vil fortsat skulle ske med politiets samtykke.

I trafik- og byrumsplanen indgår der mange projekter med trafikale tiltag, såsom forslag til etablering af trafikøer, vejlukninger, ensretning af veje og hastighedsnedsættelser mv. Henset til trafikmængden på størstedelen af Københavns Kommunes vejnet, vurderes det, at hovedparten af kommunens vejprojekter på Amager fortsat vil kræve samtykke fra politiet. Gennemførelsen af de trafikale tiltag i planen vil derfor i høj grad afhænge af, hvordan disse vil blive reguleret i bekendtgørelser samt den fremadrettet praksis med samtykke fra politiet.

Detaljeringsniveau og økonomi
Planen er udarbejdet på et overordnet strategisk niveau og indeholder derfor ikke detaljerede løsningsbeskrivelser, anlægsoverslag eller tidsplaner. Hvor der indgår principskitser og visualiseringer skal disse udelukkende ses som illustrerende og inspirerende ift. det videre arbejde med ændring af byrummet. En nærmere fastlæggelse af projekternes indhold, omfang, skala og ambitionsniveau forudsætter gennemførelse af efterfølgende foranalyser.

På nuværende tidspunkt vurderes det ikke fagligt forsvarligt at angive anlægsøkonomi for de enkelte tiltag i projektlisten, da hovedparten af projekterne kræver yderligere afklaring og projektering.

En fuld realisering af trafik- og byrumsplanen vil forudsætte betydelige økonomiske midler og vedvarende politisk og lokal opbakning. Det samlede investeringsbehov bør dog ses i lyset af, at Amager rummer ca. 23 % af Københavns Kommunes indbyggere, og at implementeringen vil ske over en længere tidshorisont. Derudover kan mulighederne for ekstern finansiering af dele af planens initiativer undersøges som supplement til kommunale midler.

Miljøvurdering
Der er gennemført en miljøscreening af trafik- og byrumsplanen, og det vurderes, at planen ikke er omfattet af krav om miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023).

Vurderingen beror på, at planen er udarbejdet på et strategisk niveau, og ikke i sig selv muliggør anlægsarbejder. De projekter, der indgår i planen, vil alle skulle konkretiseres og vurderes nærmere i en efterfølgende planlægningsfase.

Planen udstikker en overordnet retning for udviklingen af Københavns Kommunes del af Amager, samt disponering og anlæg af kommunalt ejede byrum i Amager Øst og Amager Vest. Det er den efterfølgende politiske behandling, der afgør, hvilke projekter der eventuelt skal undersøges nærmere.


JAJA
BOGL
ARTELIA