Trafik- og byrumsplan for Amager

Baggrundsnotat - Trafikale hovedgreb og effekter

20.03.2026



ARTELIA

Udarbejdet af:	Jakob Høj, Lars Testmann, Josephine Törnqvist
Kontrolleret af:	Lars Testmann
Godkendt af:	Jakob Høj
Dato:	20.02.2026
Version:	3
Projekt nr.:	1024825

Artelia A/S
Bellidavej 20
DK-2500 Valby
+45 4457 6000
CVR: 64 04 56 28
www.arteliagroup.dk

Indholdsfortegnelse

1 Indledning 5

2 Målsætninger som styrende for de trafikale greb og løsninger 5

3 Her justerer vi i forhold til udkastet til trafikplan Amager 5

3.1 Tilpasning af vejklassificering 6
3.2 Ændring af ensretninger på Islands Brygge og Artillerivej 7
3.3 Ørestads Boulevard ved Fields 8
3.4 Tilpasning af kryds og signalanlæg 8
3.5 Nedbygning af Vejlands Allé 9
3.6 Tværgående forbindelser og deres krydsninger af veje 10
3.6.1 Amagerbanen 11
3.6.2 Sundholmsruten 13
3.6.3 Fælled til Strand 16
3.6.4 Femørenruten 17
3.7 Trafikøer og sivezoner 18

4 Flagskibsprojekter 19

4.1 Christmas Møllers Plads 20
4.2 Svinget 21
4.3 Axel Heides Plads 22
4.4 Lergravsparken 23
4.5 Vejlands Allé 24
4.6 Ørestads Boulevard 25

5 Bilparkering i trafik- og byrumsplanen 25

5.1 Parkeringsbelægning 25
5.2 Erstatningsparkeringspladser 26
5.3 Leje af parkeringspladser i private anlæg 26
5.4 Etablering af flere parkeringspladser i konstruktion 26
5.5 Regulering af parkeringsbehovet 26
5.6 Opsummering 27

6 Trafikmodelberegninger 27

6.1 Basisscenariet 2035 28
6.2 Projektscenariet (Sc. 1B) 28

7 Trafikale effekter 29

7.1 Overordnede resultater 29
7.2 Transportmiddelvalg og antal ture 30
7.3 Trafikarbejde for bil og cykel 31
7.4 Trafikken på vej- og stinettet 33

8 Miljømæssige effekter 42
8.1 Vejtrafikstøj 42
8.2 CO_2-emissioner og luftforurening 43
8.3 Perspektiv på den samfundsøkonomiske effekt af planen 43

9 Hvordan lever planen op til kommunens målsætninger? 46
9.1 Bilparkering 47

Bilag 1 - Forudsætninger for de trafikale konsekvensberegninger i COMPASS 48

Bilag 2 - Belastningskort 2035 for bil-, lastbil- og cykeltrafik 54

1 Indledning

Udkastet til Trafikplan Amager[1] viser gennem en række trafikale hovedgreb en vej til at opnå en trafikal fredeliggørelse af dele af Amager, samt forbedrede forhold for fodgængere og cyklister. Disse greb er videreført i trafik- og byrumsplanen men med en række justeringer, som yderligere bidrager til at opnå de opstillede mål og visioner for trafik og byliv på Amager.

I dette baggrundsnotat gennemgås de trafikale hovedgreb med hovedvægten på, hvor vi foreslår justeringer i udkast til trafikplan Amager og hvor vi tilfører nye elementer. De trafikale effekter af planen beskrives med afsæt i de gennemførte trafikmodelberegninger med Københavns Kommunes COMPASS trafikmodel. I forlængelse heraf beskrives trafikafledte effekter herunder støj, luftforurening og CO_2-udslip.

2 Målsætninger som styrende for de trafikale greb og løsninger

I Trafik- og byrumsplan Amager skal de forskellige greb og løsningsmuligheder sættes i forhold til kommunens målsætninger og visioner for byliv, byrum, bynatur og mobilitet, som kan være styrende for planen.

Det foreslås at opretholde en trafikal situation, der understøtter Amager som et godt sted at bo, færdes og drive forretning. Biltrafikken ledes udenom flere boligområder og ud på udvalgte gennemgående veje. Ved at samle biltrafik og tung trafik på færre, veldefinerede hovedfærdselsårer, frigøres plads til mere bæredygtige transportformer og nye byrum. Dette skaber mulighed for omdisponering af vejarealer til busprioritering, cykelstier, sikre krydsningspunkter og grønne opholdsrum mm. – til gavn for både mobilitet og byliv.

Københavns Kommune har med Kommuneplan 2024 politisk vedtaget et mål om en turfordeling for alle ture i København. Bilens andel skal maksimalt udgøre 25 % af alle ture, og cykling, gang og kollektiv transport skal hver især som minimum udgøre 25 %. Målsætningen skal være opfyldt i 2030. Denne målsætning er en blandt flere på mobilitetsområdet.

Her måles på alle ture foretaget i København, både til, fra og internt, og det er umiddelbart muligt at anvende målsætningen på de beregnede ture til, fra og internt på Amager. Grundlaget for vurdering af om trafik- og byrumsplanens effekter, og målsætningerne kan imødekommes, er den gennemførte COMPASS beregning for trafik- og byrumsplanen.

3 Her justerer vi i forhold til udkastet til trafikplan Amager

Med udkast til trafikplan Amager foreslås der tiltag, som kan være med til at sikre en trafikal sammenhæng på Amager med bedre cykel- og gangforbindelser, sikre og trygge skoleveje samt mindre gennemkørende biltrafik i boligområderne.

[1] Trafikplan Amager - Resumerapport, Sweco, marts 2025

Målet er at sikre, at cyklister, fodgængere, skolebørn og ældre kan færdes trygt og sikkert, samtidig med at infrastrukturen tilpasses Amagers markante byudvikling og behovet for at opretholde en trafikal situation, der understøtter Amager som et godt sted at bo, færdes og drive forretning.

I videst muligt omfang er det omfattende arbejde med udkast til trafikplan Amager lagt til grund for Trafik- og byrumsplanen. Der er dog foretaget nogle justeringer for yderligere at underbygge visionerne for mobiliteten på Amager og imødekomme borgernes ønsker:

- Tilpasning af vejklassificering
- Ændring af ensretninger på Islands Brygge og Artillerivej
- Ørestads Boulevard ved Fields
- Tilpasning af signalanlæg
- Nedbygning af Vejlands Allé
- Tværgående forbindelser og deres krydsninger af veje
- Trafikøer og sivezoner

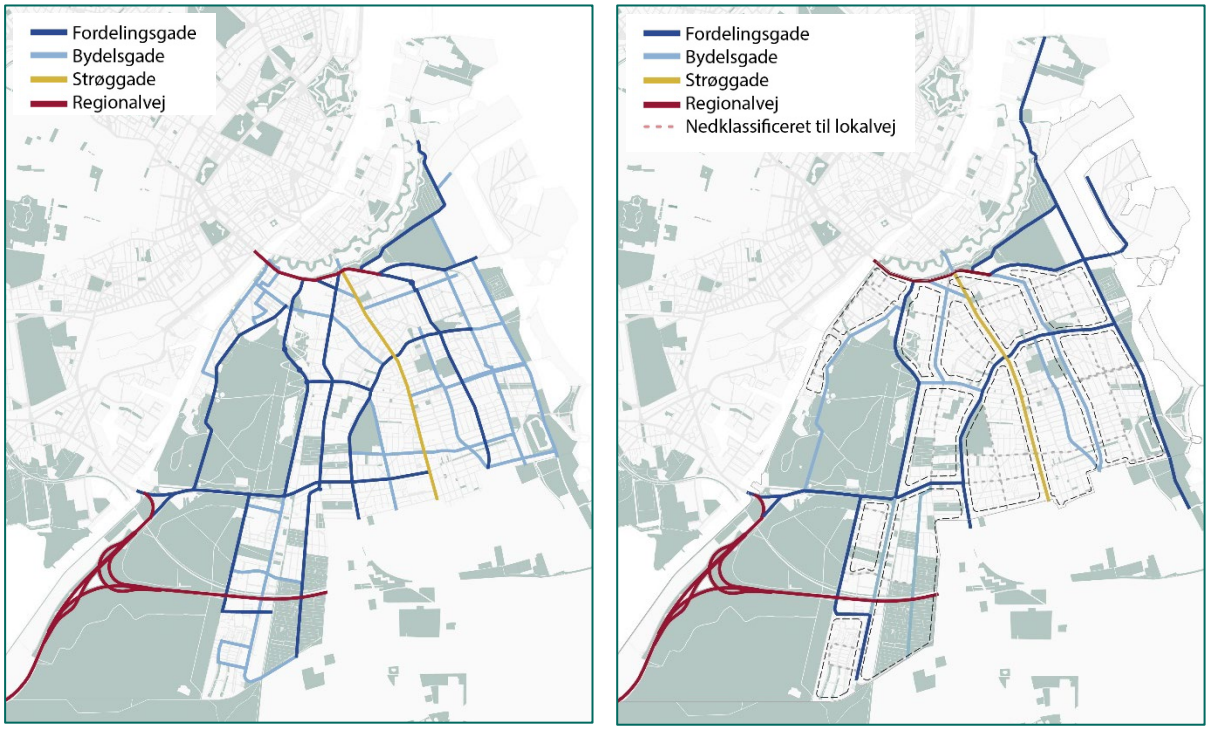
3.1 Tilpasning af vejklassificering

Der er i udkast til trafikplan Amager udpeget et simplere net af hovedfærdselsårer for biltrafikken, der skal fungere som trafikveje og håndtere både lokal og regional biltrafik samt tung trafik, herunder jordtransporter til og fra Lynetteholm.

Den ændrede vejnet samler størstedelen af biltrafikken på færre overordnede veje med henblik på at reducere biltrafikken i boligområderne, og samtidig give en tydeligere prioritering af andre transportformer. Tilpasning af vejnettet medfører også forslag til ændret vejklassificering, så der fortsat er overensstemmelse mellem vejnettets funktion og klassificering.

Trafik- og byrumsplanen følger overordnet tankerne om tilpasning af vejnettet beskrevet i udkast til trafikplan Amager, men der foreslås enkelte tilpasninger:

1. Englandsvej og Øresundsvej mellem Vejlands Allé og Amager Strandvej kommer til at afvikle en stor trafikmængde, og ses som vigtige tværgående forbindelser, hvor god trafikafvikling er afgørende for trafikafviklingen på Amager som helhed. Derfor opklassificeres disse strækninger fra bydelsgader til fordelingsgader.
2. Islands Brygge udgår af det primære vejnet og nedklassificeres fra bydelsgade til lokalgade. Samtidig fastholdes Artillerivej dobbeltrettet bydelsgade, som i dag. Se også afsnit 3.2.
3. Bussluse ved Fields udgår for at opretholde Ørestads Boulevard som hovedfærdselsåre. Arne Jacobsens Allé nedklassificeres samtidig fra bydelsgade til lokalgade. Se også afsnit 3.3.
4. Kløvermarksvej bevares som fordelingsgade og Kastrupvej bevares som bydelsgade.



Figur 1. Det overordnede vejnet i dag og som foreslået i trafik- og byrumsplanen.

Fordelingsgaderne vil som udgangspunkt få en hastighedsgrænse på 40 km/t, mens bydelsgader vil have hastighedsgrænse på 30-40 km/t. Strøggaden Amagerbrogade bør ligeledes have en hastighedsgrænse på 30-40 km/t.

Lokalgader vil som udgangspunkt få en hastighedsgrænse på 30 km/t som følge af vejenes generelle indretning samt trafikdæmpende foranstaltninger til begrænsning af biltrafik og styrkelse af fodgængeres og cyklisters tryghed. Der vil dog forventeligt være flere gader, der nedklassificeres til lokalgader, hvor det vil være ønskeligt at bevare en hastighedsgrænse på 40 km/t. Derudover vil hastighedsniveauet lokalt kunne være lavere i forbindelse med opholds- og legeområder o.l. zoner.

3.2 Ændring af ensretninger på Islands Brygge og Artillerivej

I udkast til trafikplan Amager foreslås en cirkulationsplan med ensretninger af Islands Brygge og Artillerivej for at begrænse gennemkørende biltrafik og sikrer bedre flow for cyklister og kollektiv trafik. Det har i det videre arbejde med trafik- og byrumsplanen vist sig, at det ikke er hensigtsmæssigt eller ønskeligt at lede en stor biltrafikstrøm via Islands Brygge pga. trafiksikkerhed, muligheden for at skabe mere attraktive byrum langs vandet og mindske barrieren mellem by og vand.

Derfor vil Islands Brygge ikke indgå i nettet af hovedfærdselsårer for biltrafikken, mens Artillerivej fastholdes som dobbeltrettet for at opretholde en velfungerende trafikafvikling på denne del af Amager. Artillerivej er den bedst egnede vej til afvikling af større biltrafikmængder på Islands Brygge. Det må dog samtidig prioriteres at skabe et godt trafikmiljø, hvor krydsning af vejen bliver gjort tryggere og mere tilgængelig for områdets beboere og især de børn og forældre, der har behov for at krydse Artillerivej på vej til og fra Skolen på Islands Brygge, daginstitutioner mm., der ligger øst for vejen.

Artillerivej benyttes ikke kun af den gennemkørende biltrafik, men i høj grad også i forbindelse med biltrafik til og fra Islands Brygge. Således forventes jf. de gennemførte COMPASS beregninger en fremtidig biltrafik på op til ca. 15.000 køretøjer i døgnet syd for Axel Heides Gade, men kun ca. 8.000 køretøjer i døgnet på strækningen ved skolen. På Islands Brygge nord for Axel Heides Gade forventes en trafikmængde på ca. 2.000-5.000 køretøjer pr. døgn, færrest mod syd og flest mod nord. I forhold til basisscenariet ses der at komme en stigning i biltrafikken på Artillerivej på ca. 1.200-1.300 køretøjer pr. døgn, mens der ses et fald på Islands Brygge nord for Axel Heides Gade på ca. 1.200-1.800 køretøjer.

3.3 Ørestads Boulevard ved Fields

I udkast til trafikplan Amager etableres et knudepunkt med bussluse ved Fields på Ørestads Boulevard. Her er intentionen at skabe et nyt knudepunkt og opholdsrum i Ørestad, der skal give en bedre forbindelse mellem Fields, Metroen, Ørestad Station og busserne.

I arbejdet med trafik- og byrumsplanen har fordelene ved at lukke Ørestads Boulevard ikke været umiddelbart indlysende, og i stedet fastholdes og styrkes den sydlige del af Ørestads Boulevard som trafikal hovedforbindelse sammen med Center Boulevard. Nord for Vejlands Allé er Ørestads Boulevard udpeget som fordelingsgade og den primære trafikvej centralt på Amager, og omlægning af biltrafikken omkring Fields vurderes at skabe et mere uklart vejnet, og samtidig opfordre bilisterne til at søge andre veje. Det ses som væsentligt, at biltrafikken netop ledes ind på det primære vejnet, og ikke ledes gennem besværlige omveje med flere sving i trafikbelastede kryds, der kan animere til at søge efter andre ruter helt generelt. Der forventes en fremtidig trafik på ca. 12-13.000 køretøjer i døgnet på den sydlige del af Ørestads Boulevard. Der er tale om en lille stigning, der hænger sammen med at Ørestads Boulevard nord for Vejlands Allé får en mere central rolle i vejnettet i fremtiden.

Det vurderes derudover, at der samtidig kan arbejdes med byrumsforbedrende tiltag omkring Fields, ligesom fodgængernes krydsning også kan optimeres fx ved signalregulering, uden at biltrafikken behøver at blive omlagt.

3.4 Tilpasning af kryds og signalanlæg

Der er i udkast til trafikplan Amager udpeget enkelte konkrete signalanlæg, der bør tilpasses i forbindelse med det nye vej- og stinet, bl.a. for at sikre bedre fremkommelighed for cykeltrafikken.

Trafikomlægningerne vil dog påvirke trafikafviklingen på hele Amager, og der bør derfor gennemføres en samlet analyse og opdatering af alle kryds og signalanlæg på det fremtidige net af hovedfærdselsårer for biltrafikken, der udgøres af fordelingsgader og bydelsgader, samt strøggaden Amagerbrogade, for at sikre den ønskede trafikafvikling. Det er afgørende at både krydsenes geometri og de tilknyttede signalreguleringer understøtter de nye trafikale flows og medvirker til at reducere biltrafikken på de øvrige veje.

Inden omlægning af vejnettet formelt set kan gennemføres, bør analysen af signalerne gennemføres. Den praktiske omstilling af de enkelte kryds, kan herefter planlægges i takt med at de øvrige projekter gennemføres, så der sker en koordinering af de trafikale og byrumsmæssige tilpasninger.

Den generelle gennemgang af de signalregulerede kryds omfatter også de i udkast til trafikplan Amager udpegede projekter:

- Krydset Prags Boulevard – Vermlandsgade, der omdannes fra en rundkørsel til et signalreguleret kryds.
- Krydset Amagerbrogade – Øresundsvej, der optimeres samtidig med at der indføres svingforbud for at forbedre forholdene for især cyklister.
- Strækningerne Amager Boulevard og Vermlandsgade, hvor samordninger mv. justeres for at optimere kapaciteten.

3.5 Nedbygning af Vejlands Allé

Mellem Ørestads Boulevard og Englandsvej indgår Vejlands Allé i nettet af hovedfærdselsårer for biltrafikken. Alligevel er det ønskeligt at arbejde med en nedbygning af denne strækning fra fire til to vognbaner. Det skyldes ønsket om at skabe et bedre miljø, herunder mindre støjbelastning, for beboerne langs vejen og for at understøtte den tværgående forbindelse her.

COMPASS beregningerne viser, at trafikken vil falde på denne del af Vejlands Allé til ca. 10.000 køretøjer i døgnet, svarende til at fald i forhold til basisscenariet på knap 6.000 køretøjer i døgnet. Denne trafik kan udmærket afvikles i to vognbaner, hvilket ses på andre veje i København, hvor der kun er ét spor i hver retning.

Øst for Englandsvej er det også ønsket at reducere trafikken og øge trygheden for cyklister på strækningen. Derfor foreslås det et ensrette Vejlands Allé og Greisvej i østlig retning frem til Grækenlandsvej. Cyklister vil dele kørebanen med biltrafikken i denne retning, mens der i vestlig retning etableres en modstrøms cykelsti. Det betyder, at der kun vil være én vognbane. På denne strækning falder biltrafikken ca. 6.000-8.000 køretøjer i forhold til basisscenariet får en samlet størrelse på ca. 3.000-4.000 køretøjer i døgnet.

Samtidige nedlægges størstedelen af den nuværende kantstensparkering, men det søges at bevare et mindre antal lommer, der vil kunne benyttes i forbindelse varelevering, afhentning af renovation og gæsteparkering. Parkeringsbehovet er generelt meget lavt på strækningen, idet næsten alle beboere parkerer på egen grund. Desuden er der mange nærtliggende sideveje med gode muligheder for bilparkering.

Ensretningen påvirker også busdriften, der helt eller delvist må omlægges. Dette må undersøges nærmere i forbindelse med en mere generel vurdering af busnettet på Amager. Den umiddelbare konsekvens er dog, at busser i vestlig retning må omlægges til Sundbyvestervej, hvilket på strækningen mellem Englandsvej og Irlandsvej kan være problematisk, da der færdes mange børn her til og fra Højdevangens Skole og områdets idrætsfaciliteter. Busdriften bør derfor revurderes mere generelt i området, hvis det er ønskeligt at arbejde videre med løsningen.

Projektet for Vejlands Allé erstatter det beskrevne projekt for Vejlands Allé øst for Englandsvej i udkast til trafikplan Amager, og bygger videre på projektets hensyn om at forbedre cyklisternes fremkommelighed. Det illustrerer en mulighed for at gøre forholdene bedre for cyklister, men det er også vurderet, at mindre indgribende løsninger vil kunne benyttes på den berørte strækning, hvis det fx ikke er ønskeligt eller muligt at omlægge busdriften.

3.6 Tværgående forbindelser og deres krydsninger af veje

Der etableres fem tværgående forbindelser, der som et af de vigtigste greb skal binde Amager sammen på tværs. Forbindelserne er stiruter for gående og cyklister, der skal gøre det let, trygt og attraktivt at færdes til fods og på cykel. De vurderes at være afgørende for at skabe at sammenhængende stinet på Amager, der allerede indeholder gode stier og ruter, der dog primært omfatter lokale forbindelser og forbindelser på langs.

De tværgående forbindelser følger eksisterende veje og stier, der i større eller mindre grad kan ombygges i forbindelse med realiseringen. Det er ønsket at forbindelserne bliver fredelige og trygge at benytte, men samtidig skaber koblinger til de trafikale og bymæssige funktioner, de passerer. Således vil de følge både stier i eget tracé, enkeltrettede stier langs vej og mindre lokalveje uden cykelstier, hvor man udmærket kan cykle i blandet trafik pga. begrænset biltrafik og lavt hastighedsniveau.

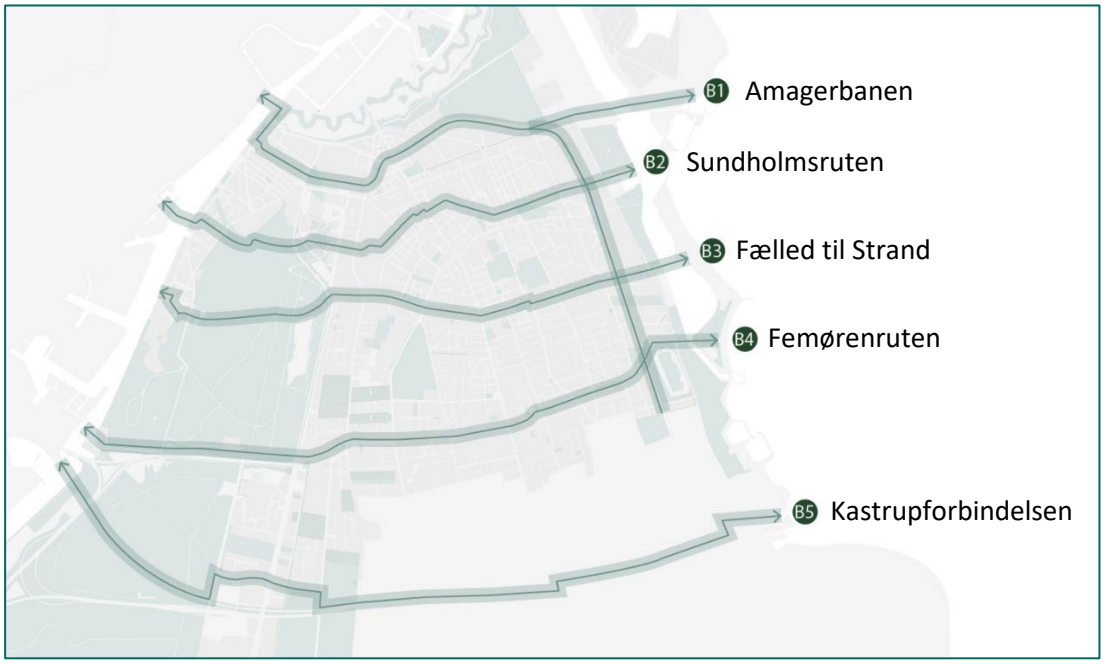
Formålet er ikke skabe ensartede stier, men at de tværgående forbindelser tilbyder sammenhængende ruter, der hele vejen tilbyder god fremkommelighed og en høj grad af tryghed for gående og cyklister. Udformningen tilpasses de trafikale behov undervejs, hvor der er behov for det, men mange steder vil eksisterende infrastruktur for gående og cyklister formentligt kunne anvendes. Det er ligeledes tanken, at krydsende biltrafik så vidt muligt undgås, ved at gennemføre lokale vejlukninger, ensretninger mv.

På den måde medvirker de tværgående forbindelser til at definere de fremtidige forhold for biltrafikken, der bevidst begrænses gennem den tydelige prioritering af stitrafikken. Derfor ses forbindelserne også at spille sammen med de foreslåede trafikøer og sivezoner, hvor de medvirker til at afgrænse de lokale biltrafikzoner og forhindre gennemkørsel. De tværgående forbindelser er dog ikke afhængige af samtidig etablering af trafikøer og sivezoner.

Det er ikke alle steder, at de tværgående forbindelser kan prioriteres over biltrafikken. I krydsninger med de prioriterede trafikveje – fordelingsgader, bydelsgader og strøggader – må biltrafikkens afvikling nødvendigvis prioriteres højt. For samtidig af fastholde sammenhæng i de tværgående forbindelser, og skabe trygge og sikre krydsningspunkter for gående og cyklister, etableres disse krydsningspunkter som signalregulerede krydsninger alle steder, hvor det er muligt, og det giver mening i forhold til krydsende trafikstrømme.

Figur 2 viser oplæg til de fem tværgående forbindelser på Amager.

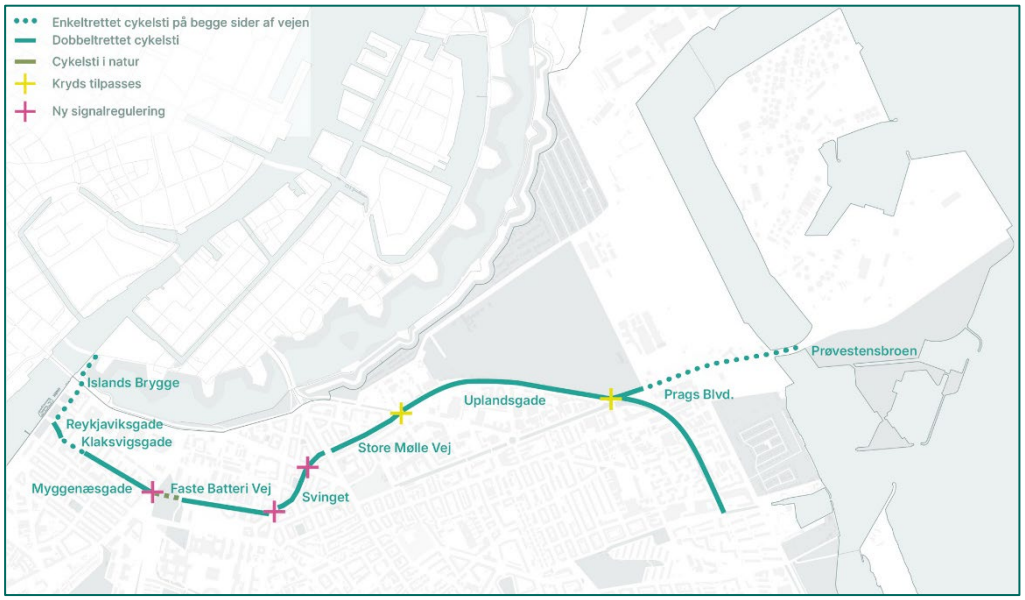
Efterfølgende beskrives de fire af de fem ruter helt overordnet. Den femte og sydligste rute er ikke beskrevet og indgår ikke i de trafikale overvejelser i forbindelse med trafik- og byrumsplanen, da den primært ligger i Tårnby Kommune.



Figur 2. De foreslåede tværgående forbindelser.

3.6.1 Amagerbanen

Denne rute løber fra Lille Langebro i vest og følges Amagerbanens gamle tracé frem til Øresundsvej. Det er derudover tanken, at ruten kan føres fem til Prøvestenen længere mod øst, når byudvikling af dette område gør det relevant.



Figur 3. Foreslået forløb for den tværgående forbindelse Amagerbanen.

Fra Lille Langebro følges Islands Brygge frem til Reykjaviksgade, hvor Islands Brygge krydses. Herfra fortsætter ruten via Reykjaviksgade og Klaksvigsgade frem til den eksisterende dobbeltrettede sti langs Myggenæsgade. Stitrafikanterne skal krydse Islands Brygge og Thorshavnsgade, hvor der begge steder

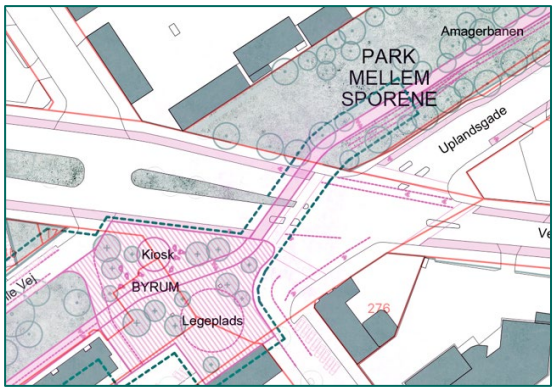
kører en del biltrafik i dag. Det forventes dog, at trafikken vil blive reduceret i fremtiden som følge af, at området kommer til at indgå i en trafikø.

I den østlige ende af Myggenæsgade krydses Ørestads Boulevard, og dette krydsningspunkt bør signalreguleres. Krydsningen ligger dog mellem de signalregulerede kryds ved Njalsgade og Weidekampsgade, og kun ca. 60 m fra Weidekampsgade, Det gør det vanskeligt at indpasse en ekstra signalregulering under hensyn til trafikafviklingen på strækningen.

Det kan derfor overvejes at lade ruten følge Weidekampsgade hele vejen fra Islands Brygge til Artillerivej, hvor krydsning kan ske i det eksisterende signal. Dog er en delstrækning af Weidekampsgade mellem Thorshavnsgade og Klaksvigsgade en privat fællesvej indrettet som gågade med cykling tilladt. Herfra vil det formentligt være muligt at føre ruten direkte ned til Faste Batteri Vej, hvor den i alle tilfælde tænkes at fortsætte mod øst. Trafikalt set vil det måske være en mere oplagt løsning, men i forhold til de byrumsmæssige og oplevelsesmæssige kvaliteter, er denne rute ikke helt så attraktiv som ruten via Myggenæsgade, hvor den forløber mellem beplantning og vandbassiner.

Gennem Faste Batteri følges den nyetablerede stiforbindelse til Amagerfælledvej, og ruten fortsætter herfra gennem Svinget og Store Møllevej frem til Vermlandsgade. Langs denne del af ruten krydses Amagerfælledvej, Amager Boulevard og Amagerbrogade. På Amagerfælledvej og Amager Boulevard foreslås de eksisterende krydsningspunkter opgraderet med signalregulering, mens der allerede på Amagerbrogade findes et signalreguleret krydsningspunkt. Dette krydsningspunkt tilpasses i forbindelse med projektet.

Ved Vermlandsgade føres ruten over i det eksisterende signalregulerede kryds ved Uplandsgade. Da krydsningen skal forbinde dobbeltrettede stier vest for Uplandsgade på begge sider af krydset, føres den også igennem krydset som dobbeltrettet krydsets vestside. Det vil kræve ombygning af krydset og introduktion af en ekstra signalfase. Det er ikke undersøgt detaljeret, hvordan trafikafviklingen påvirkes, men det vurderes at være den rette løsning for cyklisterne på dette sted, hvis der skal skabes en attraktiv krydsning. I dag krydser en del cyklister lidt vest for krydset, hvilket medfører farlige situationer, der ikke ønskes i fremtiden.



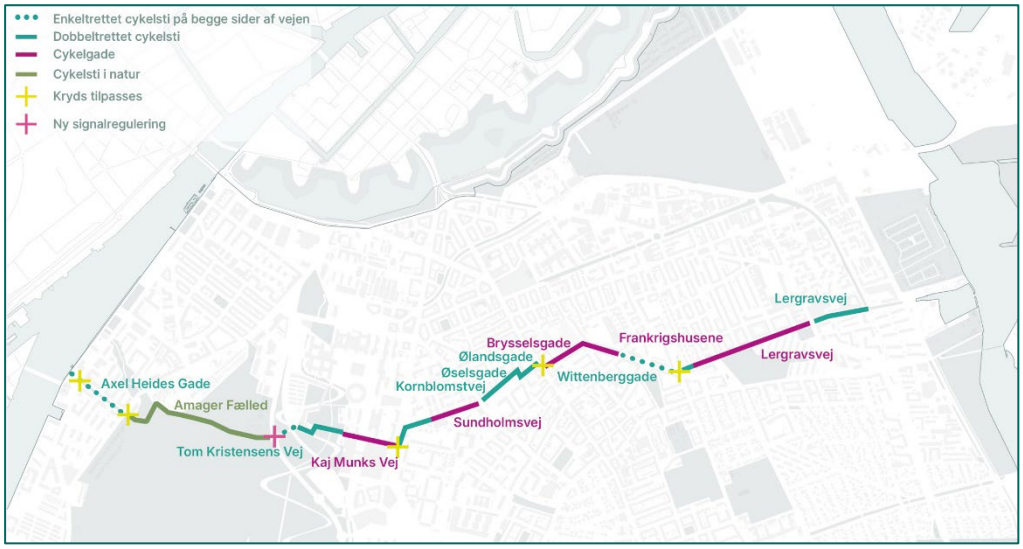
Figur 4. Krydsning af Vermlandsgade i vestsiden af det eksisterende kryds.

Nord for Vermlandsgade følger ruten det gamle jernbanetracé frem til Ved Amagerbanen. Her krydser ruten Prags Boulevard i det eksisterende signalregulerede kryds og fortsætter ad stien langs Ved Amagerbanen frem mod Øresundsvej.

Hvis ruten i fremtiden forlænges til Prøvestenen vil cyklisterne benytte de eksisterende enkeltrettede stier langs Prags Boulevard. Derudover forventes krydset ved Prags Boulevard/Amager Strandvej at blive ombygget i forbindelse med byudviklingen af Kløverkvarteret.

3.6.2 Sundholmsruten

Ruten begynder ved Bryggebroen og løber gennem den nordlige del af Amager Fælled via Sundholm, forbi Amagercentret og frem til kysten ved Sundby Sejlklub.



Figur 5. Foreslået forløb for den tværgående forbindelse Sundholmsruten.

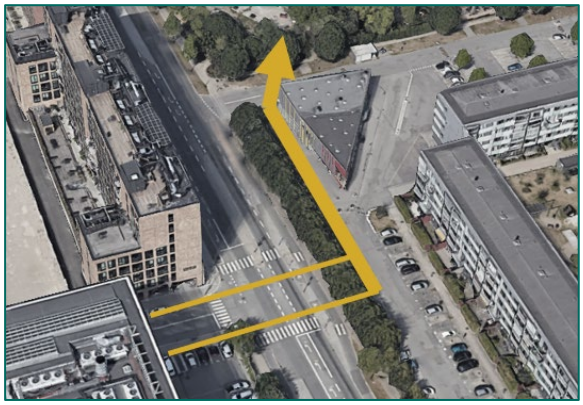
Ruten begynder ved Bryggebroen, hvor den føres langs Axel Heides Gade frem til Amager Fælled. Det foreslås, at den anlægges som en dobbeltrettet sti i den grønne midterrabat i Axel Heides Gade, der vil give en god betjening af den kommende metrostation her, og samtidig trafikalt være fordelagtigt i forbindelse med den foreslåede lukning af Islands Brygge for biltrafik på tværs af Axel Heides Gade.

Det er dog også muligt at lade ruten følge de eksisterende cykelstier langs Axel Heides Gade, men dette må undersøges nærmere i forbindelse med den videre projektering og under hensyn til de trafikale tilpasninger, der vil ske i området i forbindelse med etablering af trafikø og metrostation. Krydsning af Artillerivej må også tilpasses den endelige løsning for stitrafikken, men er allerede i dag signalreguleret.

Efter passage af Amager Fælled via eksisterende grusstier, krydser ruten Ørestads Boulevard ved Tom Kristensens Vej. Den nuværende rundkørsel her, er ved at blive ombygget til et signalreguleret kryds, der giver cyklister og gående tryggere og sikrere krydsningsforhold her. Der er ikke behov for yderligere tiltag i forbindelse med projektet ved dette krydsningspunkt.

Ved Amagerfælledvej tilsluttes ruten ved Kaj Munks Vej øst for Amagerfælledvej, og fortsætte gennem Sundholm ca. 60 m længere mod nord. Krydset mellem Kaj Munks Vej og Amagerfælledvej er signalreguleret, og cyklister i østlig retning vil derfor let kunne krydse Amagerfælledvej og fortsætte mod nord. I den modsatte retning er der derimod ikke en direkte forbindelse til krydset eller andre oplagte krydsningspunkter. Det foreslås derfor, at der etableres en dobbeltrettet cykelsti på den ca. 60 m lange

strækning i østsiden af Amagerfælledvej. Stien kan enten etableres på vejereal eller på ejendommen øst for, alt efter hvorfor de trafikale forhold i området kan planlægges bedst. Alternativt kan der etableres et krydsningspunkt i form af fx en indsnævring med midterhelle nord for Kaj Munks Vej/Amagerfælledvej for cyklister og gående i vestgående retning.



Figur 6. Foreslået løsning med en dobbeltrettet cykelsti langs Amagerfælledvej nord for Kaj Munks Vej. Foto: Google.

Ruten fortsætter via Sundholm til Sundholmsvej, hvor den fortsætter ad Kornblomstvej, Øselsgade, Røsågade og Ølandsgade frem til Amagerbrogade. Ved Amagerbrogade er det også vanskeligt at krydse på en god måde for cyklister i østlig retning. Ruteføringen ad Kornblomstvej skal indrettes efter det kommende skybrudsprojekt. Alternativt kan andre ruter igennem Sundholmskvarteret også komme på tale.

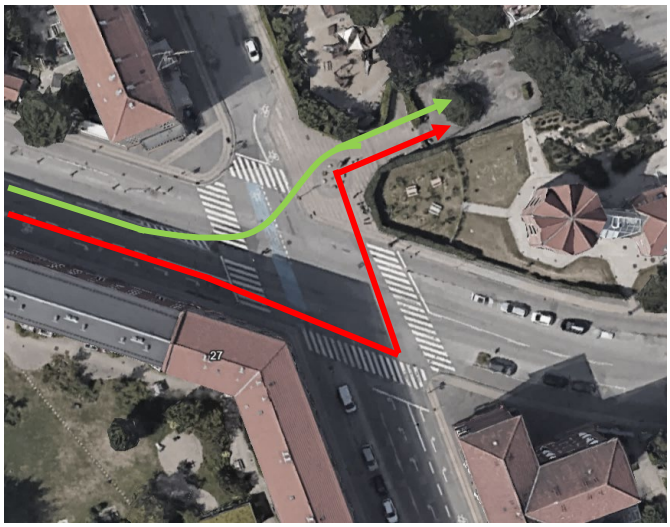
Ruten føres via Ølandsgade og Brysselsgade på tværs af Amagerbrogade. Ølandsgade er ikke signalreguleret og er placeret ca. 25 m nord for Brysselsgade, der er signalreguleret. For at sikre gode forhold for cyklister i begge retninger, foreslås det at inkludere udmundingen af Ølandsgade i signalreguleringen for Brysselsgade. Dette er ikke detaljeret vurderet, men vurderes at kunne give cyklister i begge retninger gode krydsningsmuligheder, uden at det medfører store påvirkninger af biltrafikken.



Figur 7. Udvidelse af krydsområde på Amagerbrogade til Brysselsgade og Ølandsgade for at sikre godt flow for cyklister i begge retninger. Foto: Google.

Herefter følger ruten Wittenberggade og Lergravsvej helt frem til Amager Strandvej, hvor ruten ender. Krydset mellem Wittenberggade og Lergravsvej er et skævt kryds, der må ombygges for at lede cyklisterne igennem, særligt i østlig retning. Der er ikke set på en detaljeret indretning af krydset, der vil

kunne reduceres fysisk, i forbindelse med etablering trafikøer i området, og når trafikken samtidig reduceres, kan det overvejes at etablere en separat fase for cyklister og gående, der kan lede disse trafikanter direkte gennem krydset, som illustreret på figur 8.



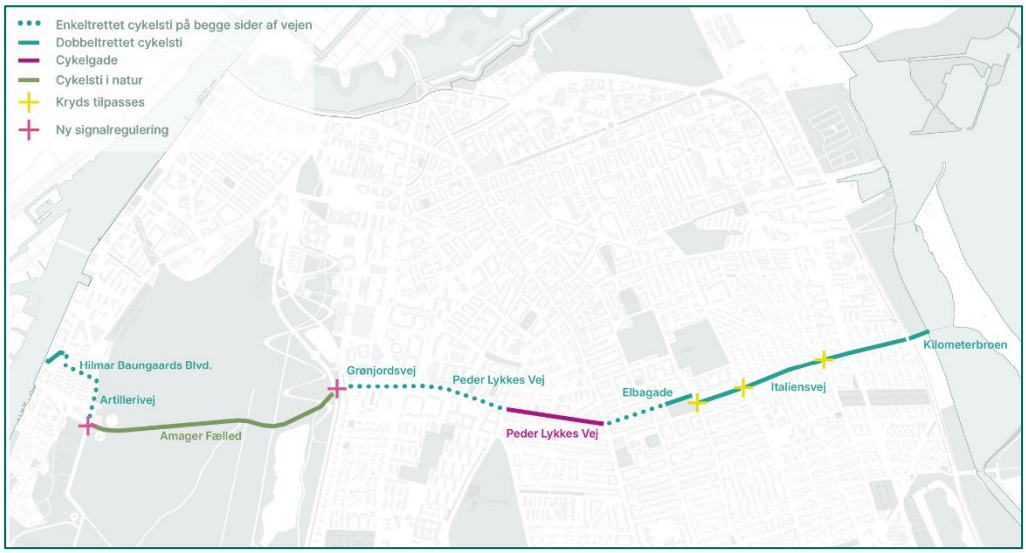
Figur 8. Krydset Wittenberggade-Lergravsvej – fokus på bedre flow for cyklister. Foto: Google.

Mellem Sundholm og Wittenberggade kan ruten alternativt følge Sundholmsvej, Tingvej og Frankrigsgade. Her er det måske lettere at etablere en rute, ligesom Amagerbrogade kan krydses i det eksisterende signalregulerede kryds. Det er dog ikke den mest direkte rute, og vil heller ikke kunne blive den mest fredelige rute, selvom etablering af trafikøer forventes at reducere biltrafikken en del i de berørte gader.

3.6.3 Fælled til Strand

Denne rute går fra en potentiel cykel- og gangbro mellem Enghave Brygge og Islands Brygge via eksisterende stier over Amager Fælled til Ørestads Boulevard. Herefter fortsætter den via Peder Lykkes Vej, Elbagade og Italiensvej frem til Amager Strandpark.

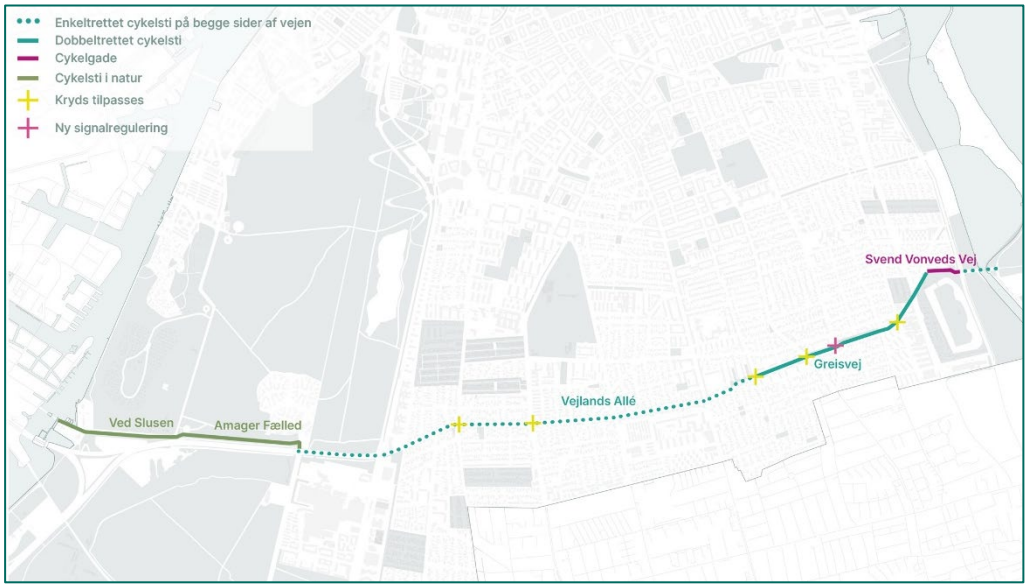
Store dele af Fælled til Strand-forbindelsen er beskrevet i en vision for Områdefornyelsen Sundbys kvarterplan, og beskrives ikke yderligere her. Det vurderes dog, at der i realisering af ruten er behov for at genoverveje nogle løsninger i forhold til deres eventuelle påvirkning af det nye fremtidige overordnede vejnet, samt de kommende trafikøer og sivezoner, der også vil kunne påvirke den endelige udformning af strækninger og krydsningspunkter på ruten.



Figur 9. Foreslået forløb for den tværgående forbindelse Fælled til Strand.

3.6.4 Femørenruten

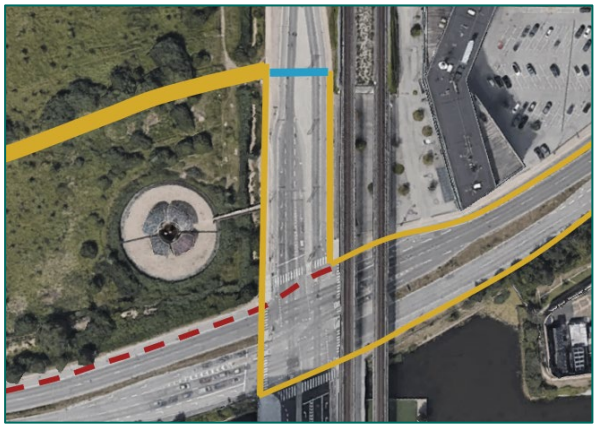
Denne rute går fra slusen ved Sjællandsbroen langs Vejlands Allé frem til Kastrupfortet og Femøren.



Figur 10. Foreslået forløb for den tværgående forbindelse Vejlandsruten.

Ruten krydser Artillerivej via den nye broforbindelse til Amager Fælled, og følger herefter de eksisterende stier på Amager Fælled. Ved Ørestads Boulevard munder stien ud ca. 80 m nord for det store signalregulerede kryds ved Vejlands Allé. Det kan derfor være vanskeligt at etablere et signalreguleret krydsningspunkt her af hensyn til trafikafviklingen og trafiksikkerheden i forbindelse med krydset.

Cyklister i østlig retning vil kunne cykle frem til krydset ved Vejlands Allé og krydse her, og et eventuelt krydsningspunkt nord for krydset vil primært være for cyklister i vestlig retning. De vil dog også kunne krydse Ørestads Boulevard i krydset ved Vejlands Allé, og herefter ledes op til stien over Amager Fælled via en dobbeltrettet sti i vestsiden af Ørestads Boulevard. Alternativt kan eksisterende stiforbindelser langs Vejlands Allé benyttes. De forskellige muligheder må derfor undersøges nærmere inden rutens endelige fastlæggelse.



Figur 11. Krydsningspunkt på Ørestads Boulevard, der ønskes styrket, og alternativ rute via Vejlands Allé. Foto: Google.

Mellem Ørestads Boulevard og Grækenlandsvej følger ruten eksisterende veje, hvor krydsninger af større veje sker i de eksisterende signalregulerede kryds. Ved Grækenlandsvej etableres et nyt krydsningspunkt, der ikke signalreguleres. Krydsningspunktet mellem Backersvej og Greisvej er i dag et vigepligtsreguleret kryds. Denne krydsning bør gøres mere trafiksikker i fremtiden når vejnettet forenkles, og der kommer mere nord-sydgående biltrafik samt mere øst-vestgående cykeltrafik. Der foreslås etableret et signalreguleret kryds. Alternativt kan der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger og midterheller.

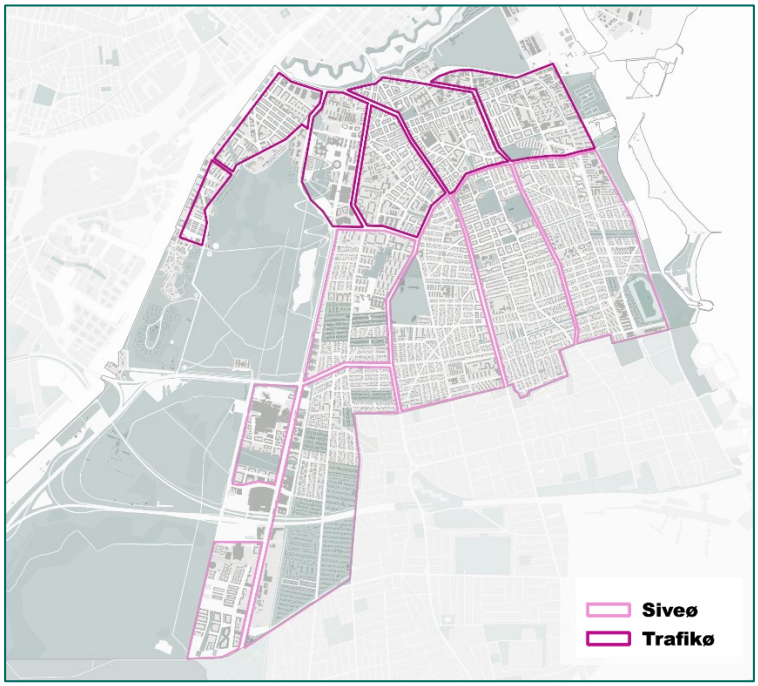
Ved Engvej udmunder ruten umiddelbart syd for krydset ved Wibrandtsvej. Trafikanterne skal på tværs af dette krydsområde for at komme til/fra den sidste strækning på ruten, der udgøres af stibroen over metroen til Kastrupfortet. Der findes en midterhelle syd for Wibrandtsvej, der også i fremtiden vurderes at være et passende krydsningspunkt for ruten. Der er dog behov for at opgradere dette krydsningspunkt, så det bliver bedre for cyklister. Det vurderes, at der med en hensigtsmæssig placering af krydsningspunktet og en dobbeltrettet sti på en kort strækning øst for Engvej vil kunne skabes en god sammenhængende forbindelse. Alternativt skal der i den videre planlægningsfase undersøges om det er mere hensigtsmæssigt at cykle i blandet trafik på Greisvej, i stedet for anlæg af en dobbeltrettet sti, hvorved de grønne arealer friholdes til øvrige formål.



Figur 12. Forslag til ruteføring på tværs af Engvej. Foto: Google.

3.7 Trafikøer og sivezoner

Et centralt greb i udkast til trafikplan Amager er introduktionen af trafikøer og sivezoner. Her er det tanken at biltrafikken ledes udenom boligområder og ud på udvalgte gennemgående veje. Ved at samle biltrafikken, herunder også den tunge trafik, på færre hovedfærdselsårer frigøres plads til omdisponering af vejarealer til fordel for de mere bæredygtige transportformer og nye byrum. Trafik- og byrumsplanen fastholder oplægget til trafikøer og sivezoner, men arbejder videre med tankerne, ligesom der er set lidt nærmere på udformningen.



Figur 13. Oversigt over trafikøer og sivezoner.

Trafikøerne indføres for at forhindre gennemkørende biltrafik i boligområderne, så trafikken fastholdes på de større veje. Sivezonerne har samme formål, men besværliggør gennemkørsel i stedet for at forhindre den. I de nordlige dele af Amager, hvor befolkningstætheden er størst, hvor der er størst pres på byrummene, og hvor trafikken samler sig ved de eksisterende broforbindelser, foreslås der etableret trafikøer. Længere mod syd er risikoen for uhensigtsmæssig gennemkørsel i bil i boligkvarterne mindre, og her foreslås i stedet etableret sivezoner.

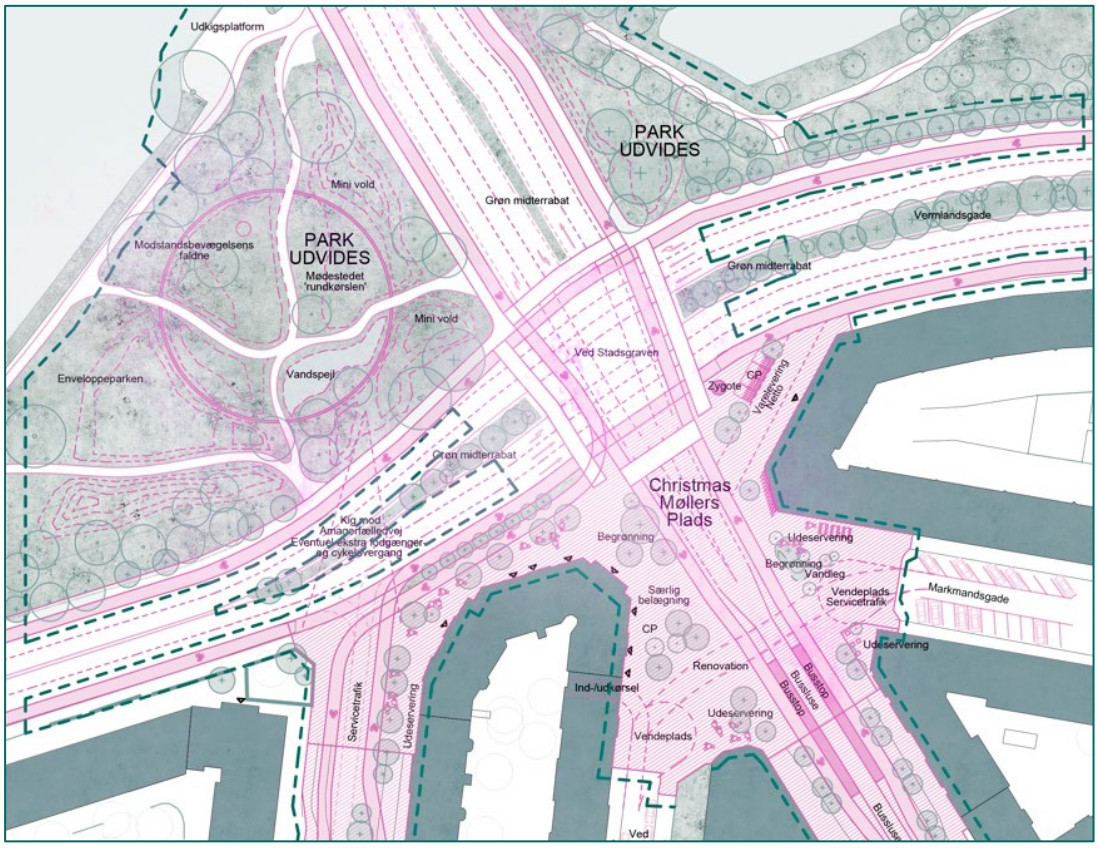
Trafikøer og sivezoner har således ikke til formål at forhindre beboernes bilkørsel, men at fredeliggøre boligområderne for uvedkommende biltrafik. Gennemkørsel forhindres gennem et mindre antal velplacerede foranstaltninger, der forbyder eller forhindrer bilkørsel de rette steder. Tiltagene er skiltning som ensretninger og indkørselsforbud, bussluser eller fysiske vejlukninger. Trafik- og byrumsplanen beskriver, hvordan en trafikø kan etableres, men det kræver yderligere og mere detaljerede analyser inden de kan etableres i praksis. Det er vigtigt at de kommer til at fungere for lokale beboere, handelsdrivende mv., hvorfor restriktioner og spærringer skal placeres med omhu.

Som en del af den trafikale struktur i trafikøerne vil de tværgående forbindelser kunne medvirke til at forhindre gennemkørende biltrafik, og introduktionen af de nye stiforbindelser ses som et natutligt tiltag til at overveje lokale vejlukninger mv.

4 Flagskibsprojekter

Der er i forbindelse med trafik- og byrumsplanen udpeget seks flagskibsprojekter for hhv. Christmas Møllers Plads, Svinget, Axel Heides Plads, Lergravsparken, Vejlands Allé og et areal under metrohøjbanen ved Bella Center Station. Flagskibsprojekterne viser forslag til, hvordan lokaliteterne kan udformes for at udnytte stedets potentiale, og for at styrke trafik- og byrumsplanens trafikale og byrumsmæssige principper. I det følgende beskrives forslagenes trafikale indhold og effekter.

4.1 Christmas Møllers Plads



Figur 14. Flagskibsprojektet for Christmas Møllers Plads.

I projektforslaget forenkles de trafikale forhold på pladsen, hvor krydset ombygges til et almindeligt firbenet signalreguleret kryds. Det betyder at krydset bliver langt mere overskueligt og at trafikafviklingen forsimples. Som en del af projektet lukkes Amagerfælledvej og Amagerbrogade for gennemkørende biltrafik. Der etableres en bussluse i Amagerbrogade, der tillader opretholdelse af busdriften mellem Torvegade og Amagerbrogade.

Samlet set optimeres trafikafviklingen gennem lukning for biltrafik til og fra Amagerfælledvej og Amagerbrogade, og ved at krydset geometrisk og signalteknisk bliver væsentligt simplere end i dag. Trafikken reduceres til og fra Torvegade, men stiger på tværs af pladsen i Ved Stadsgraven og Vermlandsgade. I forhold til basisscenariet falder trafikken med ca. 3.850 ture i døgnet til/fra Torvegade, mens der ses stigninger på mellem ca. 2.500-4.500 køretøjer i døgnet på tværs af pladsen. Trafikforholdene forbedres dermed primært som følge af de enklere geometriske forhold, der gør trafikafviklingen mere effektiv, og ikke så meget pga. trafikmængden, der samlet set vil have samme niveau som i basisscenariet. Det skal bemærkes, at de fremtidige trafikmængder på Christmas Møllers Plads påvirkes af realiseringen af den samlede trafik- og byrumsplan, og ikke kun af flagskibsprojektet.

Cykel- og gangtrafikken får bedre forhold, og skal ikke krydse så mange vognbaner, ligesom krydset generelt bliver lettere at overskue. Cyklister i retning mod Amagerfælledvej får en modstrøms-cykelsti hen over pladser, tilsvarende den løsning, der kendes fra Søtorvet. Det er ikke en optimal løsning, men vurderes at være den bedste løsning på stedet. Det har været overvejet, om der ville kunne

opretholdes en krydsning af Ved Stadsgraven, men det vurderes ikke umiddelbart at være muligt på en god måde. Forholdene for cyklister må dog undersøges nærmere i den videre projektering.

Når gader lukkes, kan der opstå problemer i forhold til adgangen til ejendomme og eventuelle vendemuligheder. I oplægget er det tænkt, at personbiler kan vende i Amagerfælledvej syd for pladsen, mens lastbiler i nødvendigt omfang tillades at svinge til højre fra Ved Stadsgraven og ind i Amagerfælledvej. Denne manøvre opfordrer ikke til gennemkørsel, og vurderes at kunne tillades.

Amagerbrogade lukkes derimod for alle andre end busser, cyklister og gående. På selve pladsen vil det fortsat være muligt at foretage varelevering, mens området syd for betjenes Ved Amagerport og/eller Markmandsgade, der sikrer gennemkørsel i området med lav hastighed.

Projektet vil kunne påvirke antallet af parkeringspladser en smule, men der nedlægges generelt ikke parkering som en del af projektet.

4.2 Svinget



Figur 15. Flagskibsprojektet for Svinget og Store Møllevej.

I Svinget og Store Mølle Vej foreslås det at styrke det nuværende park- og stiforløb. Flagskibsprojektet er en del af den tværgående forbindelse Amagerbanen, der er beskrevet i afsnit 3.6.1.

Udover at krydsningspunkterne på de større veje styrkes, sker der en ombygning af vej- og parkeringsarealer til park- og stiarealer. Der nedlægges veje, hvor der omkring det nuværende parkbånd vurderes

kun at være behov for vej på den ene side, hvorfra parkering, varelevering og afhentning af renovation kan foregå. Brandredning i den vejside der nedlægges, vil ske via den nye sti.

Projektet medfører nedlæggelse af i størrelsesorden 200 parkeringspladser. Der er en markant reduktion i den samlede parkeringsdækning i et boligområde, hvor der er stort pres på parkeringspladserne. Der vil derfor være behov for at arbejde med ændring af bilparkeringsbehovet i området eller andre løsninger, der kan medføre flere offentligt tilgængelige parkeringspladser til brugerne, herunder henvisning til parkering længere væk fx i Uplandsgade, Dalslandsgade og Prags Boulevard. Læs mere om bilparkering i planen i kapitel 5.

I den videre projektering skal der findes en balance i forhold til nedlæggelsen af parkeringspladser og mulighederne for at finde erstatningsparkering.

4.3 Axel Heides Plads



Figur 16. Flagskibsprojektet for Axel Heides Plads.

Det foreslås at lukke Islands Brygge for biltrafik på tværs af pladsen. Det fredeliggør krydsningspunktet her, hvor mange cyklister og gående færdes. Samtidig ensrettes Islands Brygge mod nord både nord og syd for pladsen.

I selve Axel Heides Gade foreslås det at omlægge trafikken, så de nuværende enkeltrettede stier nedlægges og erstattes af en dobbeltrettet sti i midterrabatten. Dette gøres for at sikre en bedre og mere direkte forbindelse mellem Bryggebroen og Amager Fælled. I samme forbindelse nedlægges de eksisterende gennemkørselsmuligheder og signalanlægget ved Artillerivej ombygges.

Parkeringen langs Axel Heides Gade omfordeles som en del af projektet. Den fjernes i den vestlige ende ved den kommende metroforplads, mens der etableres skråparkering i den østlige ende for at

øge det samlede antal her. Derudover etableres der kantstensparkering i vestsiden af Islands Brygge på strækninger syd for pladsen, hvor ensretningen betyder at der kun er behov for én vognbane. Det betyder, at det samlet set vil være muligt at bevare næsten alle parkeringspladser i Axel Heides Gade.

Axel Heides Gade er en privat fællesvej, og i praksis kan det blive vanskeligt at gennemføre en større ombygning, hvis ikke grundejerforeningen ønsker at deltage i omdannelsen og kan se at det også vil være til gavn for beboerne. Axel Heides Gade er en privat fællesvej, og i praksis kan det blive vanskeligt at gennemføre en større ombygning, hvis ikke grundejerforeningen kan se fordele i projektet. I en evt. videre planlægning er det derfor vigtigt, at der findes en løsning, som også grundejerne er tilfredse med. Flagskibsprojektet skal primært illustrere, at der i forbindelse med bl.a. metroprojektet, og at der er potentiale for at tilpasse forholdene uden væsentlig påvirkning af trafikafviklingen og parkeringsdækningen i området. Således vil projektets funktionalitet også kunne sikres ved opretholdelse af det nuværende vejprofil med cykelstier i begge vejsider langs Axel Heides Gade.

4.4 Lergravsparken



Figur 17. Flagskibsprojektet for Lergravsparken.

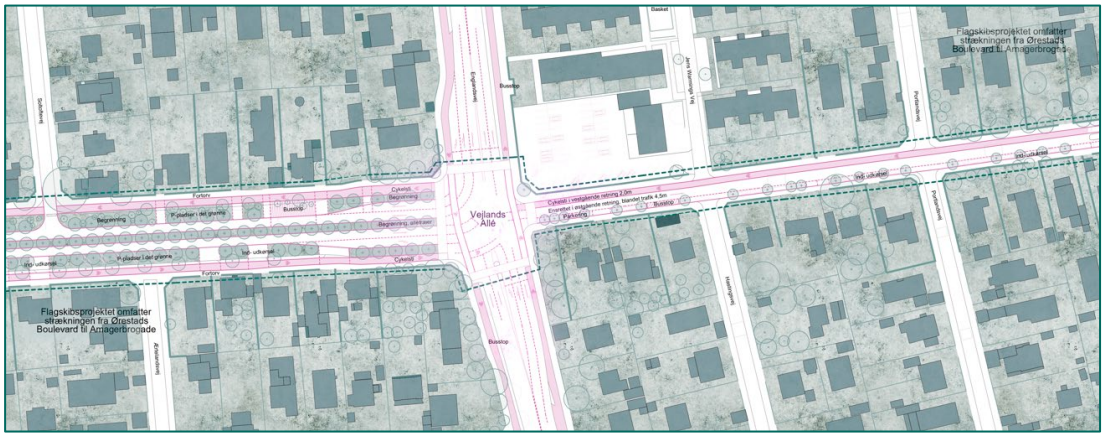
For at skabe en bedre kontakt mellem byen og parken åbnes kanten til parken op, og der etableres krydsningspunkter og beplantede heller ud på kørebanen. I den forbindelse reduceres parkeringen langs Lergravsvej. Det forventes at ca. 50-60 af de nuværende ca. 100 pladser nedlægges. Parkeringen udnyttes i høj grad i dag, og der vil derfor være behov for andre løsninger, der kan medføre flere tilgængelige bilparkeringspladser til brugerne i området, eller påvirke bilparkeringsbehovet. Læs mere om bilparkering i planen i kapitel 5.

Det ønskes samtidig at reducere biltrafikken på Lergravsvej, og det foreslås at gøre dette ved at lukke vejen lige øst for Østrigsgade. Dermed forhindres gennemkørsel, og krydset gøres simplere, hvilket medvirker til at styrke forholdene for gående og cyklister her. Krydset er en vigtig adgang til metrostationen, der udvides i forbindelse med M5 linjen. Det er også ønskeligt at lukke for biltrafik netop her,

for at styrke den tværgående forbindelse Sundholmsruten, der føres via Lergravsvej, ligesom lukningen kan understøtte etableringen af trafikøer i området.

Vejlukningen vil medføre mindre omvejskørsel for biltrafikken, hvilket ikke vurderes at medføre større ulemper. Dog vil ud- og indkørsel til boligkvarteret nord for Lergravsvej ikke længere kunne ske i et signalreguleret kryds. Det må derfor overvejes, om der bør etableres signalregulering i et af de eksisterende vigepligtsregulerede kryds. Dette bør indgå i den de samlede overvejelser for området i forbindelse med etablering af trafikøer.

4.5 Vejlands Allé



Figur 18. Flagskibsprojektet for Vejlands Allé.

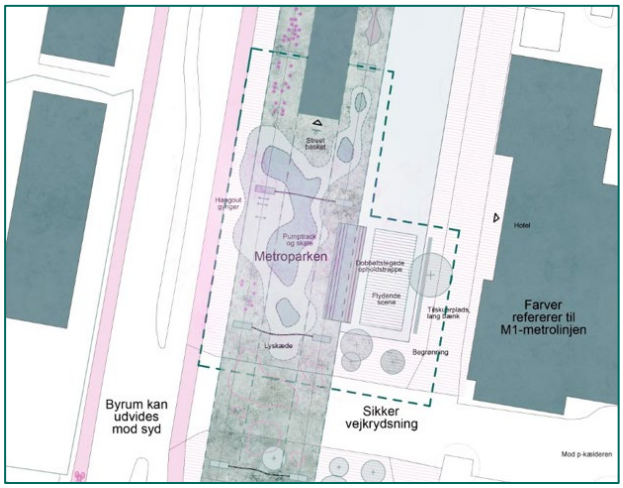
Projektet indgår i den tværgående forbindelse Femøreruten jf. afsnit 3.6.4.

Den vestlige strækning mellem Ørestads Boulevard og Englandsvej reduceres fra fire til to spor. Det kan fungere, fordi trafikken ikke vil overstige ca. 10.000 køretøjer i fremtiden, der udmærket vil kunne afvikles på to spor. Der vil dog fortsat blive opretholdt dobbelte svingbaner mellem Vejlands Allé og den sydlige del af Englandsvej, ligesom buslommen bevares, så bussen ikke begrænser trafikkens flow.

Øst for Englandsvej foreslås vejen ensrettet mod øst, og der etableres en modstrømscykelsti i vestlig retning. Det betyder at busdriften påvirkes og må omlægges Disse forhold er nærmere beskrevet i afsnit 3.5.

Ved etablering af cykelsti i den vestgående retning nedlægges eksisterende kantstensparkering i den nordlige side af vejen. På den sydlige side af Vejlands Allé kan der etableres parkering i lommer bl.a. til brug for gæster, varelevering mv. Dette kan kombineres med vejbede og begrønning på den sydlige side af vejen. Parkeringskapaciteten er i dag lav på strækningen, fordi mange parkerer på egen grund.

4.6 Ørestads Boulevard



Figur 19. Flagskibsprojektet for Ørestads Boulevard under metroen.

Der er ikke nogen trafikale punkter at fremhæve for dette projekt.

5 Bilparkering i trafik- og byrumsplanen

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

Hvis alle projekterne i planen gennemføres, vil det anslået kunne reducere antallet af bilparkeringspladser med op til ca. 1.000-1.500 i forhold til i dag. I dag er der ca. 27.000 kommunale bilparkeringspladser på Amager[2], og i 2018 blev antallet af ikke-kommunale bilparkeringspladser estimeret til ca. 30.650 på Amager[3]. Derudover findes en større mængde private parkeringspladser på egen grund ved en- og tofamiliehuse, som ikke er indeholdt i tallene. Til sammenligning ejer de københavnske beboere på Amager knap 31.800 privatbiler.

5.1 Parkeringsbelægning

Københavns Kommune foretager jævnligt tællinger af belægningen på bilparkeringspladserne i terræn på hovedparten af vejene i kommunen. Belægningen på de offentligt tilgængelige parkeringspladser varierer betydeligt på tværs af Amager samt i løbet af ugen og dagen. I mange områder er der en del ledige bilparkeringsmuligheder, selv på de mest pressede tidspunkter af døgnet. Dette gælder særligt i villa- og rækkehuskvartererne, der udgør størstedelen af bebyggelsesmassen syd for Øresundsvej. I disse områder vil en omprioritering af bilparkeringsmuligheder til fordel for cykelstier, bredere fortove, beplantning, opholdsmuligheder o.l. have mindre betydning for bilisterne, som typisk ville kunne parkere på egen grund eller på en nærtliggende sidevej.

[2] Omfatter både kommunale bilparkeringspladser og pladser på private fællesveje. Basere sig på GIS-kort (estimat).

[3] Der er en vis usikkerhed forbundet med tallet, da det ikke omfatter samtlige parkeringskældre, der er tilknyttet boligbyggeri.

Andre områder har en høj belægningsprocent og mange parkerede biler, særligt om aftenen og om natten. Det gælder især i den tættere karrébebyggelse i den nordlige og den centrale del af Amager, og her kan nedlæggelse af bilparkeringspladser opleves som et stort indgreb og en kilde til frustration for beboerne, der benytter en bil i det daglige.

Udover bilparkeringspladserne i terræn, så er der to offentligt tilgængelige kommunale parkeringsanlæg på Amager ved hhv. Leifsgade på Islands Brygge og Under Elmene i den centrale nordlige del af Amager – begge automatiske og underjordiske. Ved Leifsgade er der 408 bilparkeringspladser tilgængelige, og her variere belægningsprocenten ml. 70 og 90 % i løbet af døgnet. Under Elmene er der 268 bilparkeringspladser, og belægningsprocenten ligger ml. 80 og 100 % herover døgnet.

5.2 Erstatningsparkeringspladser

I forbindelse med en screening af erstatningsparkeringspladser for biler i december 2024 blev der fundet omkring 100 nye pladser på terræn på Amager. Hovedparten af disse er i dag blevet allokeret til anlægsprojekter, hvor krav om erstatningsparkeringspladser er politisk besluttet. Det er muligt, at enkelte af disse pladser er tilbage, men sandsynligheden er lille.

5.3 Leje af parkeringspladser i private anlæg

Derudover gennemførte Københavns Kommune en bydækkende analyse i starten af 2024, hvor der blev identificeret hhv. 530 og 515 bilparkeringspladser i private anlæg i Amager Vest og Amager Øst, som kommunen kan indgå aftaler om offentlig adgang for licenshavere til. Sådanne aftaler kan øge parkeringskapaciteten i et givent område, idet pladser på privat areal, herunder ved private og offentlige virksomheder, som ellers ville stå tomme i aften- og nattetimer, bliver gjort tilgængelige for licenshavere i området.

Sidenhen har kommunen lejet 305 bilparkeringspladser i licenszonen Amager Nord og 2 p-pladser i zonen Sundbyvester. I september 2025 var gennemsnitsbelægningen af de lejede private parkeringspladser i licenszone Amager Nord på ca. 32 % kl. 22 om aftenen.

5.4 Etablering af flere parkeringspladser i konstruktion

Københavns Kommune gennemførte i 2023 en screening af egnede lokationer til nye parkeringsanlæg i hvert brokvarter. På Amager blev det vurderet, at Skotlands Plads er den bedst egnede lokation. I en efterfølgende foranalyse blev det desuden vurderet, at der kan etableres 344 bilparkeringspladser ved Skotlands Plads. Der er dog endnu ikke blevet afsat midler til etablering af bilparkeringsanlægget.

5.5 Regulering af parkeringsbehovet

I forlængelse af screeningerne på parkeringsområdet udarbejdede Teknik- og Miljøforvaltningen i 2024 et katalog over 17 politiske handlemuligheder i forhold til parkeringstakststrukturen i kommunen. Disse vil i mere eller mindre grad også påvirke parkeringsbehovet, og kan derfor være relevante at genbesøge i forbindelse med realiseringen af trafik- og byrumsplanen.

Af relevante handlemuligheder kan fx nævnes muligheden for at justere det område beboerlicenserne kan anvendes, justere prisen på en beboerlicens efter belægningsgraden i området, indføre billigere beboerlicenstyper der kun gælder aften, nat og weekend, opjustering af prisen på anden beboerlicens pr. husstand mv.

Umiddelbart er der ingen af handlemulighederne, der direkte går på at flytte gadeparkering til parkering i konstruktion, men der kan arbejdes med incitamenter til dette, som fx en beboerlicens, der kun gælder i p-anlæg (offentlige og private lejede pladser), og som er billigere end en normal beboerlicens, hvor prisen tilsvarende kan sættes op. Dette kan kombineres med leje af flere private parkeringspladser i konstruktion samt højere priser på timeparkeringen, så der samlet set bliver mindre efterspørgsel på gadeparkering. Tilsvarende kan der også gennemføres initiativer, der kan være med til at fremme brugen af delebiler i stedet for privatbilisme.

5.6 Opsummering

For at imødekomme udfordringerne med stor efterspørgsel på bilparkeringspladser i forbindelse med byrumsprojekter særligt i den tættere karrébebyggelse i den nordlige og den centrale del af Amager, anbefales følgende i prioriteret rækkefølge:

- at den ledige kapacitet ifm. eksisterende offentligt tilgængelige parkeringsanlæg i konstruktion (både kommunale og lejede private anlæg) udnyttes bedre bl.a. ved at incitamentet til at benytte disse øges
- at bilparkeringsbehovet generelt reguleres gennem en række egnede politiske handlemuligheder
- at der lejes yderligere bilparkeringspladser i eksisterende private parkeringsanlæg

Dette bør ske inden der fx etableres nye offentlige parkeringsanlæg, hvilket er omkostningstungt og påvirker klimaet negativt.

Behovet for erstatningsparkering i forbindelse med de konkrete projekter under trafik- og byrumsplanen må således vurderes i sammenhæng med denne mere overordnede håndtering af parkeringen på Amager, og det anbefales at bilparkering bliver et tværgående tema for det videre arbejde med realisering af planen.

6 Trafikmodelberegninger

For at vurdere de trafikale effekter af trafik- og byrumsplanen er der foretaget modelberegninger med COMPASS, som er en strategisk trafikmodel, der benyttes af Københavns Kommune til beregning af trafikale effekter af alle større trafik- og infrastrukturprojekter i København. Modellen gør det bl.a. muligt at foretage detaljerede og sammenhængende analyser på tværs af transportmidler.

En model er et nyttigt værktøj som på systematisk vis kan belyse effekterne af trafikale scenarier i forhold til en basissituation. Det skal her bemærkes, at der er tale om en model, som simulerer en fremtidig transportadfærd givet en række forudsætninger og antagelser. Det betyder at resultaterne altid vil være behæftet med en vis usikkerhed.

Modellen dækker trafikken i hovedstadsområdet, som både dækker over hele Region Hovedstaden samt kommunerne Roskilde, Lejre, Solrød, Greve, Køge og en del af Stevns. I modellen indgår også den eksterne trafik som omfatter ture fra, til og igennem hovedstadsområdet for bil og kollektiv trafik. Denne trafik kobles til modellen via en række portzoner, som er placeret, hvor de overordnede veje og jernbaner krydser grænsen til hovedstadsområdet.

I arbejdet med udkast til trafikplan Amager er der opstillet og udført basisberegninger for scenarieårene 2025, 2035 og 2050 for at få et opdateret billede af den trafikale situation i de respektive år, uden at der foretages yderligere ændringer.

I trafik- og byrumsplanen er 2035 valgt som basisår for vurdering af planens trafikale effekter.

6.1 Basisscenariet 2035

Det opstillede basisscenarie 2035 indeholder en række beregningsforudsætninger, herunder befolkningsfremskrivninger og større byudviklingsplaner, omkostningerne ved bilrejser og kollektive rejser, prognoser for andelen af elbiler og de infrastrukturprojekter, der forventes at være ibrugtaget i perioden frem til 2035.

Med særlig betydning for trafikbilledet på Amager er der i basisscenariet for 2035 fx medtaget Nordhavnstunnelen, en delvis udbygning af Refshaleøen og Nordhavn, metrolinje M5 samt en række mindre projekter. Disse projekter er dermed en forudsætning og er inkluderet i alle beregninger for 2035.

De overordnede forudsætninger som anvendes i basisscenariet 2035, er nærmere beskrevet i det tekniske baggrundsnotat for udkast til trafikplan Amager[4].

I forbindelse med arbejdet med trafik- og byrumsplanen er der foretaget nogle rettelser og justeringer i basisscenariet, hvoraf den væsentligste er at første etape af Østlig Ringvej[5] ikke er forudsat etableret i 2035. (Se bilag 1 bagest i notatet).

Når den fulde Østlig Ringvej-forbindelse på et senere tidspunkt er etableret, forbedres forbindelsen til og fra Amager og samtidig reduceres den gennemkørende trafik i de mere tætbefolkede områder på Amager. Østlig Ringvej vil dermed spille en vigtig rolle for omdirigering af vejtrafik og skabe mulighed for mere lokal trafikal fredeliggørelse. Den første etape, som vil være forbindelsen mellem Nordhavn og Lynetteholm, vil lede trafikken øst om København ind på Amager via Østhavnen. I en senere etape videreføres Østlig Ringvej fra Refshaleøen frem til lufthavnen, hvorved bl.a. Amager Strandvej aflastes markant.

6.2 Projektscenariet (Sc. 1B)

Trafik- og byrumsplanen indeholder en række elementer som vil understøtte en mere bæredygtig mobilitet for borgerne og besøgende på Amager. De foreslåede hovedgreb vil give bedre vilkår for gang og cykling, og understøtte mulighederne for at skabe attraktive byrum.

De foreslåede hovedgreb og projekter er indarbejdet og modelleret i et projektscenarie for 2035 som viser hvor og i hvilket omfang der forventes konsekvenser for de forskellige transportformer i en sammenligning med basisscenarie 2035.

[4] Trafikplan Amager, Teknisk baggrundsrapport, Sweco 2024

[5] Formålet med en ringvej øst om København er at binde det overordnede statslige vejnet sammen øst om byen, at aflaste København for gennemkørende trafik, at forbedre adgangen til lufthavnen og Øresundsforbindelsen og skabe god trafikal adgang til nye byudviklingsområder tæt på centrum.

Som tidligere beskrevet er det omfattende arbejde med udkast til trafikplan Amager i videst muligt omfang lagt til grund for trafik- og byrumsplanen. Det betyder at projektscenariet er baseret på det scenarie, som blev opstillet i udkast til trafikplan Amager (Sc. 1A V1). Der er dog foretaget nogle justeringer for yderligere at underbygge visionerne for mobiliteten på Amager og imødekomme borgernes ønsker. En detaljeret oversigt over disse ændringer, der er kodet i COMPASS i projektscenariet, fremgår af bilag 1.

7 Trafikale effekter

7.1 Overordnede resultater

Effekterne af planen er som nævnt beregnet på baggrund af trafikmodelberegninger i Københavns Kommunes trafikmodel COMPASS, hvor der er beregnet et basisscenarie med de eksisterende forhold og kommende byudviklings- og infrastrukturprojekter, samt et scenarie med løsningerne fra trafik- og byrumsplanen. Dermed er det muligt at undersøge, hvordan både biltrafikken og cykeltrafikken forventeligt vil fordele sig, som følge af de foreslåede greb og projekter i planen.

Hvor trafikken er fremskrevet til 2035, viser beregningerne at trafik- og byrumsplanen vil medføre at flere vil tage cyklen og gå, fremfor at køre i bil.

Ved at koncentrere biltrafikken, herunder den tunge trafik, til færre, veldefinerede hovedfærdselsårer reduceres antallet af kørte kilometer pr. dag. Det frigør plads til mere bæredygtige transportformer og gør det muligt at omdisponere vejarealer til busbaner, cykelstier, nye tværgående forbindelser og grønne opholdsrum.

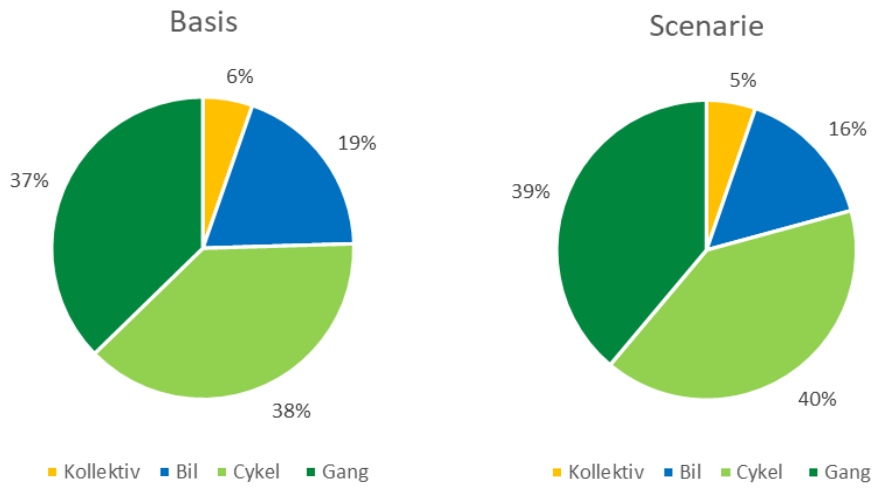
Trafikøer på Amagerbro og Islands Brygge vil gøre brokvartererne mere attraktive for både beboere og besøgende, med plads til ophold, leg, caféliv og handel. I Sundbyerne og Ørestad etableres sivezoner, som begrænser gennemkørende biltrafik, skaber trygge rammer for fodgængere og cyklister og sikrer, at trafik med ærinde prioriteres over gennemkørende biltrafik uden mål i område.

Planen medfører, at der i sammenligning med basis 2035 dagligt vil blive foretaget 18 % færre bilture internt på Amager i Københavns Kommune svarende til 11.000 færre bilture. Samtidig vil der med planen i sammenligning med basis 2035 komme 17.000 flere gang- og cykelture, svarende til en stigning på 7 %.

Sammenligningen mellem projektscenariet 2035 og basis 2035 viser, at der i projektscenariet vil blive kørt ca. 72.000 færre km i bil på Amager, og at der vil cykles 33.000 flere km hver dag på vej- og stinettet på Amager.

Den kollektive trafik vil også opleve en lille fremgang på 1 % flere daglige ture og fastholder sin rolle i det trafikale billede på Amager. Det skal her bemærkes, at det kollektive udbud i basis- og projektscenariet for 2035 er identisk.

Det betyder at transportmiddelfordelingen – modal split – for den interne trafik på Amager ændrer sig, så bilturene udgør 16 % af alle persontur, cyklen 40 % og gang 39 %. Den kollektive trafik står for de sidste 5 % af de interne ture på Amager.



Figur 20 Transportmiddelfordeling Basis og Scenarie 2035 for personture internt på Amager

Biltrafikken vil i højere grad fordele sig på nettet og hovedfærdselsårer i og imellem bydelene, og boligområder vil blive aflastet for gennemkørende trafik.

7.2 Transportmiddelvalg og antal ture

Antallet af interne ture på Amager fordelt på hovedtransportmidlerne fremgår af Tabel 1 for basis og scenariet. Tabellen angiver de absolutte antal ture, mens Figur 20 viser den procentvise fordeling mellem transportmidlerne.

	Kollektiv	Bil	Cykel	Gang	I alt
Basis 2035	17.417	62.763	124.782	121.846	326.809
Scenarie 2035	17.587	51.456	134.261	129.341	332.644
Forskel	170	-11.307	9.479	7.495	5.835
%	1 %	-18 %	8 %	6 %	2 %

Tabel 1 Antal interne ture per hverdagsdøgn på Amager i Basis og Scenarie 2035

Antallet af interne ture på Amager stiger med 5.800 dagligt, hvilket svarer til en stigning på 2 %. Antallet af kollektive ture er stort set uændret, mens bilture falder med 11.300 dagligt, svarende til en reduktion på 18 % for interne bilture på Amager. En del af bilturene er givet vis omlagt fra bil til cykel eller gang. Men da væksten i cykel- og gangture overstiger faldet i bilture, er der også tale om nye interne ture. Transportmiddelfordelingen viser, at bilen i basis 2035 udgør 19 % af alle interne ture på Amager, hvilket reduceres til 16 % i scenariet for 2035 – et fald på 3 procentpoint. Cykelandelen stiger fra 38 % til 40 %, gangandelen fra 37 % til 39 %, og andelen for kollektiv transport falder med 1 procentpoint.

Når de interne ture på Amager suppleres med rejser til og fra Amager fås opgørelsen vist i Tabel 2. Her ses at antallet af kollektive rejser er stort set uændret, mens bilture falder med 32.000, svarende til et fald på 12 %. Samtidig ses en stigning i antal cykelture på 14.500 ture, svarende til en vækst på 6 % og en stigning i antal gangture på 7.500 ture svarende til en vækst på 5 %. Det samlede antal ture falder lidt, hvilket viser, at en del af de bilrejsende undlader at rejse frem for at vælge alternative transportformer.

	Kollektiv	Bil	Cykel	Gang	I alt
Basis 2035	149.297	257.220	249.439	165.084	821.040
Scenarie 2035	149.710	225.159	263.909	172.568	811.346
Forskel	413	-32.061	14.470	7.484	-9.694
%	0 %	-12 %	6 %	5 %	-1 %

Tabel 2 Antal ture til/fra og internt på Amager per hverdagsdøgn i Basis og Scenarie 2035

Tabel 3 viser fordelingen af antal ture på forskellige transportmidler i Københavns Kommune. Antallet af ture med kollektiv transport er uændret, mens bilture reduceres med 24.700 dagligt, svarende til 6 %. Der registreres en stigning på 18.300 cykelture (2 %) samt en stigning på 10.700 gåture (2 %) dagligt. Fordelingsmæssigt falder biltransport med to procentpoint, mens både cykel- og gangtransport hver stiger med ét procentpoint. Trafik- og byrumsplanen har således indflydelse på det samlede transportmønster i Københavns Kommune.

	Kollektiv	Bil	Cykel	Gang	I alt
Basis 2035	284.108	445.626	740.317	623.188	2.093.239
Scenarie 2035	285.499	420.978	758.647	633.940	2.099.064
Forskel	1.391	-24.647	18.330	10.751	5.825
%	0 %	-6 %	2 %	2 %	0 %

Tabel 3 Antal interne ture i Københavns kommune per hverdagsdøgn i Basis og Scenarie 2035

7.3 Trafikarbejde for bil og cykel

Det er forventeligt, at der som følge af trafikøer, vejlukninger mv. vil opstå mere omvejskørsel. Dette vil give en øgning i transportarbejdet. Omvendt vil der ifølge beregningerne ske en reduktion med 11.000 bilture i døgnet, som fjernes fra vejnettet på Amager, som følge af, at nogle bilister vil fravælge bilen og se en fordel i at benytte andre transportformer. Dette reducerer transportarbejdet, og overstiger ifølge beregningerne den øgede omvejskørsel. Dermed er der samlet set et fald i transportarbejdet for personbiler i projektscenariet i forhold til basis 2035.

Ifølge Tabel 4 er der et fald på 5 % i antallet af kørte kilometer med personbil på Amager. Dette kan sammenlignes med et fald på 12 % i antallet af ture til, fra og på Amager, jf. Tabel 2. Det betyder, at turenes længde stiger som konsekvens af vejlukninger og ensretninger. I Dragør og Tårnby kommuner ses en stigning på 5 % i antal kørte kilometer, hvilket især relateres til øget trafik på Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen. For Indre By er nedgangen 4 %, mens antallet af kørte kilometer i resten af København er uændret, og i resten af hovedstadsområdet falder det med 53.400 kilometer dagligt. Samlet set ses et fald i det samlede antal kørte kilometer med personbil på 101.300 dagligt.

	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	%
Amager	1.366.333	1.293.683	-72.650	-5 %
Dragør/Tårnby	857.633	902.020	44.388	5 %
Indre By	479.216	460.210	-19.006	-4 %
Frederiksberg	475.319	471.598	-3.721	-1 %
København øvrig	2.412.291	2.415.345	3.053	0 %
Hovedstaden øvrig	34.964.656	34.911.257	-53.399	0 %
I alt	40.555.447	40.454.112	-101.335	0 %

Tabel 4 Antal kørte kilometer i personbil per hverdagsdøgn opdelt på områder

Tabel 5 angiver antallet af kørte kilometer på Amager for både person-, vare- og lastbiler. Her fremgår det, at antallet af kørte kilometer for lastbiler er uændret, mens det for varebiler stiger med 1.200 kørte kilometer pr døgn. En opgørelse for Københavns Kommune, Tabel 6, viser også et uændret antal lastbilkilometer, mens der for varebiler ses en stigning på 1.900 kørte kilometer. For hele hovedstadsområdet, jr. Tabel 7, ses en stigning i lastbilkilometer på 8.100 km, mens varebilkilometer øges med 15.500 km.

	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	%
Lastbil	129.931	129.874	-57	0 %
Personbil	1.366.333	1.293.683	-72.650	-5 %
Varebil	244.223	245.421	1.198	0 %
I alt	1.740.487	1.668.978	-71.509	-4 %

Tabel 5 Antal kørte kilometer i bil pr hverdagsdøgn på Amager

	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	%
Lastbil	428.225	428.247	22	0 %
Personbil	4.257.840	4.169.237	-88.603	-2 %
Varebil	749.693	751.581	1.888	0 %
I alt	5.435.757	5.349.065	-86.692	-2 %

Tabel 6 Antal kørte kilometer i bil pr hverdagsdøgn i Københavns Kommune

	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	%
Lastbil	4.185.012	4.193.125	8.113	0 %
Personbil	40.555.448	40.454.113	-101.335	0 %
Varebil	5.515.454	5.530.944	15.490	0 %
I alt	50.255.914	50.178.182	-77.732	0 %

Tabel 7 Antal kørte kilometer i bil pr hverdagsdøgn for det samlede hovedstadsområde

Det er ikke muligt at isolere de enkelte tiltags effekter på biltrafikken, da der er systemiske effekter og synergier mellem tiltagene. Overordnet kan man sige, at de tiltag, der begrænser den gennemkørende biltrafik i sagens natur, har betydning for antallet af bilister. Således vil trafikøer, sivezoner og det forsimplede vejnet have væsentlig betydning for det fald, der ses i antallet af kørte kilometer. Tabel 8 nedenfor viser antallet af cykelkilometer kørt pr. hverdagsdøgn, fordelt på områder.

Det samlede antal kørte kilometer på cykel stiger med 33.400 på Amager, hvilket svarer til en vækst på 6 %. For Dragør og Tårnby kommuner ses en stigning på 3.100 cykelkilometer eller 3 %. I hele hovedstadsområdet er det samlede antal kørte kilometer på cykel øget med 68.500 dagligt, svarende til en stigning på 1 %.

	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	%
Amager	589.138	622.520	33.382	6 %
Dragør/Tårnby	91.318	94.438	3.120	3 %
Indre By	590.515	597.808	7.294	1 %
Frederiksberg	306.232	306.849	617	0 %
København øvrig	1.552.006	1.566.745	14.738	1 %
Hovedstaden øvrig	1.556.207	1.565.628	9.421	1 %
I alt	4.685.417	4.753.989	68.572	1 %

Tabel 8 Cykel kilometer opdelt i forskellige område i hovedstaden per hverdagsdøgn

7.4 Trafikken på vej- og stinettet

I dette afsnit beskrives de trafikale konsekvenser af implementeringen af trafik- og byrumsplanen for trafikbelastningen på vej- og stinettet.

I bilag 1 er der indsat kort med trafikbelastninger på vejnettet på Amager for Basis 2035 og Scenarie 2035. Der er både vist kort for hele Københavns Kommune og kort som er zoomet ind på Amager.

På Figur 21 og Figur 22 er ændringerne i biltrafik mellem Basis og Scenariet 2035 vist. Kortene indikerer, at de primære ændringer i trafikbelastningen forekommer på Amager, Dragør/Tårnby samt i Indre By. Kortene dokumenterer, at implementeringen af trafik- og byrumsplanen med trafikøer og sivezoner påvirker bilruterne på Amager. Biltrafikken koncentreres på de større veje, mens den falder inden for trafikøerne og sivezonerne. De specifikke vejlukninger og ensretninger har dermed den ønskede effekt

De største trafikstigninger på de overordnede veje ses på Amager Strandvej, Ørestads Boulevard, Vermlandsgade, Øresundsvej og Peder Lykkes Vej. De største aflastninger på vejnettet ses på: Amagerbrogade, Amagerfælledvej, Røde Mellemvej, Njalsgade, Holmbladsgade, Vejlands Allé, Strandlodsvej og Engvej.

Uden for Københavns Kommune vil trafik- og byrumsplanen medføre, at biltrafik i mindre omfang skubbes væk fra de analyserede bydele og ud i bydelene omkring, i første omgang i Tårnby Kommune, hvor der fx. ses stigninger på Tårnbyvej og Saltværksvej. Der skal i den videre planlægning ses på mulige afværgeforanstaltninger i forhold til den biltrafik, der ledes over på vejene i Tårnby Kommune. En del trafik overføres derudover til Øresundsmotorvejen, særligt på den vestlige del. Overflytningen til øvrige bydele i København, herunder Indre By er begrænset.

Til gengæld forventes mindre biltrafik over havnesnittet på Langbro og Knippelsbro, hvor der samlet set beregnes 5.000 færre biler i døgnet.

Når der ses på differenskortet på Figur 21 er der nogle forhold, der umiddelbart springer i øjnene.

Der er bl.a. forholdsvis store stigninger i biltrafikken på Vermlandsgade og Amager Strandvej, hvilket i høj grad skyldes overflytning af trafik i forbindelse med etablering af trafikøerne, der samler biltrafikken på disse veje. Biltrafikken stiger med i størrelsesorden 9.000 ture pr. døgn på begge strækninger, der må betragtes som ret store trafikstigninger. På Vermlandsgade stiger biltrafikken fra ca. 8.000 ture i døgnet til ca. 17.000 ture i døgnet, hvilket medfører mere trængsel og lidt lavere hastighed i myldretiderne. På Amager Strandvej stiger biltrafikken fra på de mest belastede strækninger fra ca. 11-16.000

ture i døgnet til ca. 20-25.000 ture i døgnet, hvilket i myldretiderne vil øge trængslen markant, og reducere hastigheden på strækningen under 25 km/t på de mest belastede tidspunkter.

Der ses også en stor stigning i biltrafikken på Øresundsvej, der også i høj grad hænger sammen med etableringen af trafikøer og forsimpling af vejnettet. Forbindelsen via Øresundsvej og Englandsvej/Peder Lykkes Vej bliver den vigtigste tværforbindelse for biltrafikken på det centrale Amager. Biltrafikken stiger med næsten 8.500 ture i døgnet fra ca. 10.500 ture i døgnet til ca. 19.000 ture i døgnet. Det er en stor stigning, der dog også i myldretiderne kan afvikles uden væsentlige trængselsproblemer og hastighedsniveauet falder ikke mærkbart i forhold til i basisscenariet. En del af årsagen til at trafikken fortsat afvikles forholdsvist godt, er at trafikken fordelens over dagen, og ikke er nær så myldretidspræget, som på mange andre strækninger.

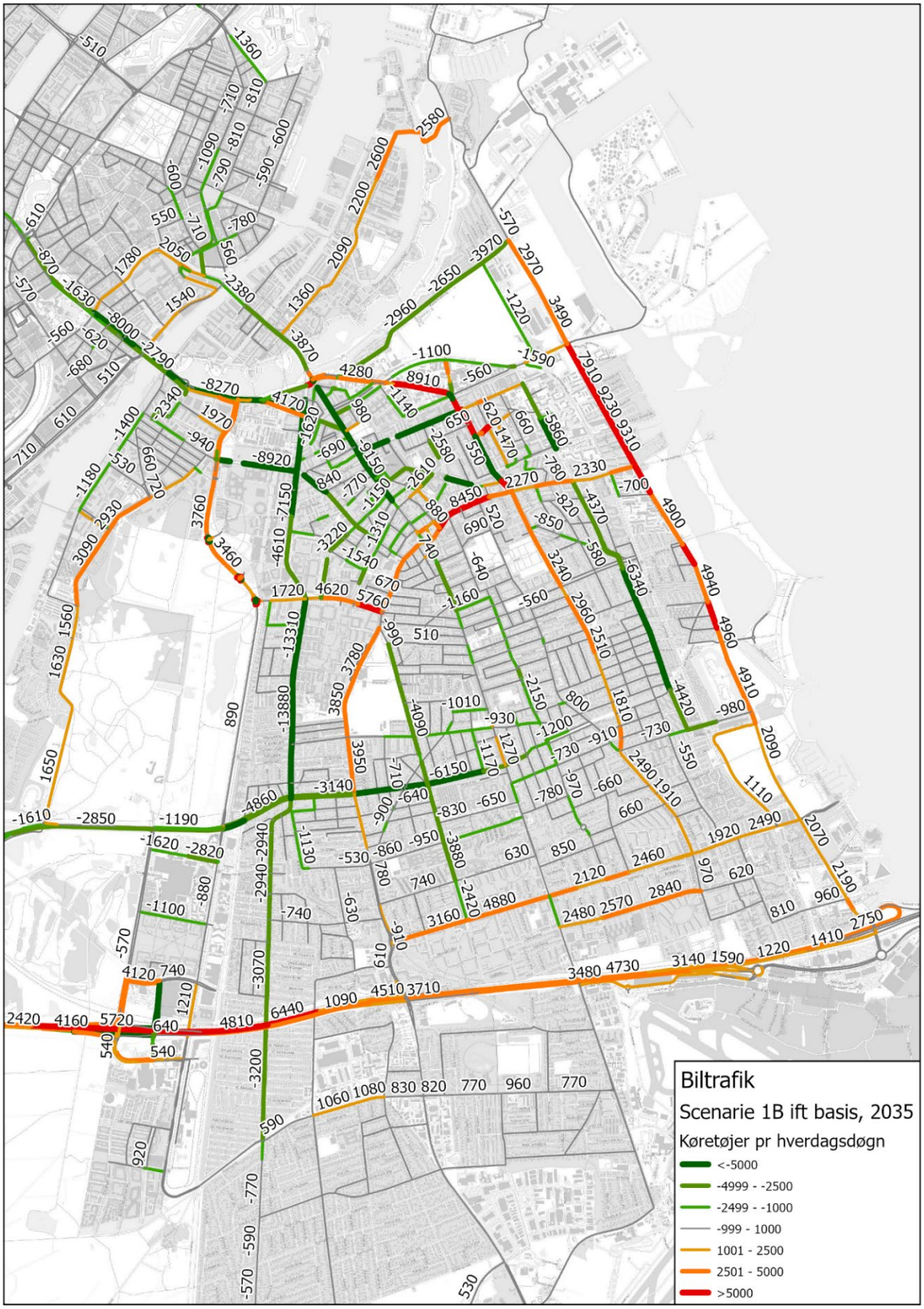
På de langsgående forbindelser kommer der kun en lille stigning på Ørestads Boulevard mellem Vejlands Allé og Grønjordsvej, selvom denne forbindelse er udpeget til den primære langsgående rute for biltrafikken. Det skyldes delvist at trafikken allerede i basisscenariet er på mere end 16.000 ture i døgnet, men i særlig grad også at ruten via Englandsvej og Peder Lykkes Vej/Grønjordsvej reelt er et mere attraktivt alternativ for mange trafikanter. Det medvirker til, at trafikken på denne rute stiger voldsomt, selvom der i praksis fortsat findes kapacitet på Ørestads Boulevard. Biltrafikken på Englandsvej stiger til ca. 18.400 ture i døgnet, mens den på Ørestads Boulevard stiger til ca. 17.200 ture i døgnet.

Denne fordeling af biltrafikken hænger ikke sammen med, at der sker en reduktion af kapaciteten på Vejlands Allé mellem Ørestads Boulevard og Englandsvej. De gennemførte beregninger viser, at Vejlands Allé ikke er særligt attraktiv i forbindelse med ture i nord-syd gående retning. Den biltrafik der svinger mellem Vejlands Allé og den sydlige del af Englandsvej kører også til/fra den vestlige del af Vejlands Allé, og kører ikke til/fra Indre By. Biltrafikken til/fra Indre by benytter den mere attraktive rute, hvor de bliver på Englandsvej.

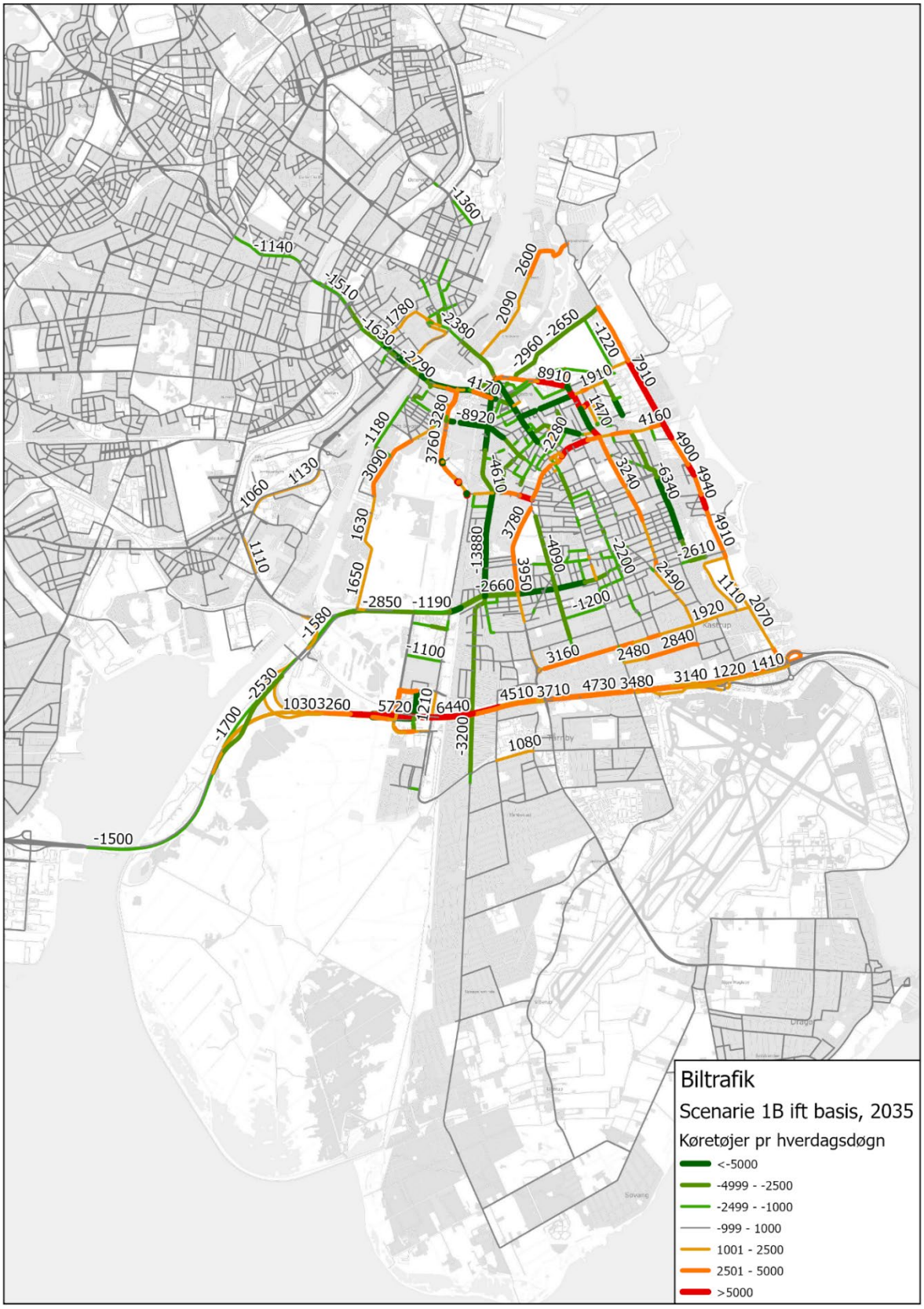
Vejlands Allé har tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den biltrafik, der forventes at ville køre der, og det ses at hele strækningen aflastes. Det skyldes, at det bliver sværere at køre på tværs af Amager, og at motorvejen og Amager Strandvej derfor bliver et mere attraktivt alternativ til Vejlands Allé for biltrafik til/fra det nordøstlige Amager. Denne omflytning af biltrafik medvirker til den samlede stigning på motorvejen.

Der sker også en markant aflastning af Amagerbrogade på op til mere end 9.000 bilture i døgnet. Det skyldes især lukningen for biltrafik ved Christmas Møllers Plads, der forhindrer gennemkørsel af Amagerbrogade og Torvegade. Det betyder, at bymiljøet fredeliggøres på hele strækningen gennem Amagerbro og Christianshavn. Det kan også få en positiv effekt på fremkommeligheden for de højfrekvente buslinjer 5C og 250S på denne strækning.

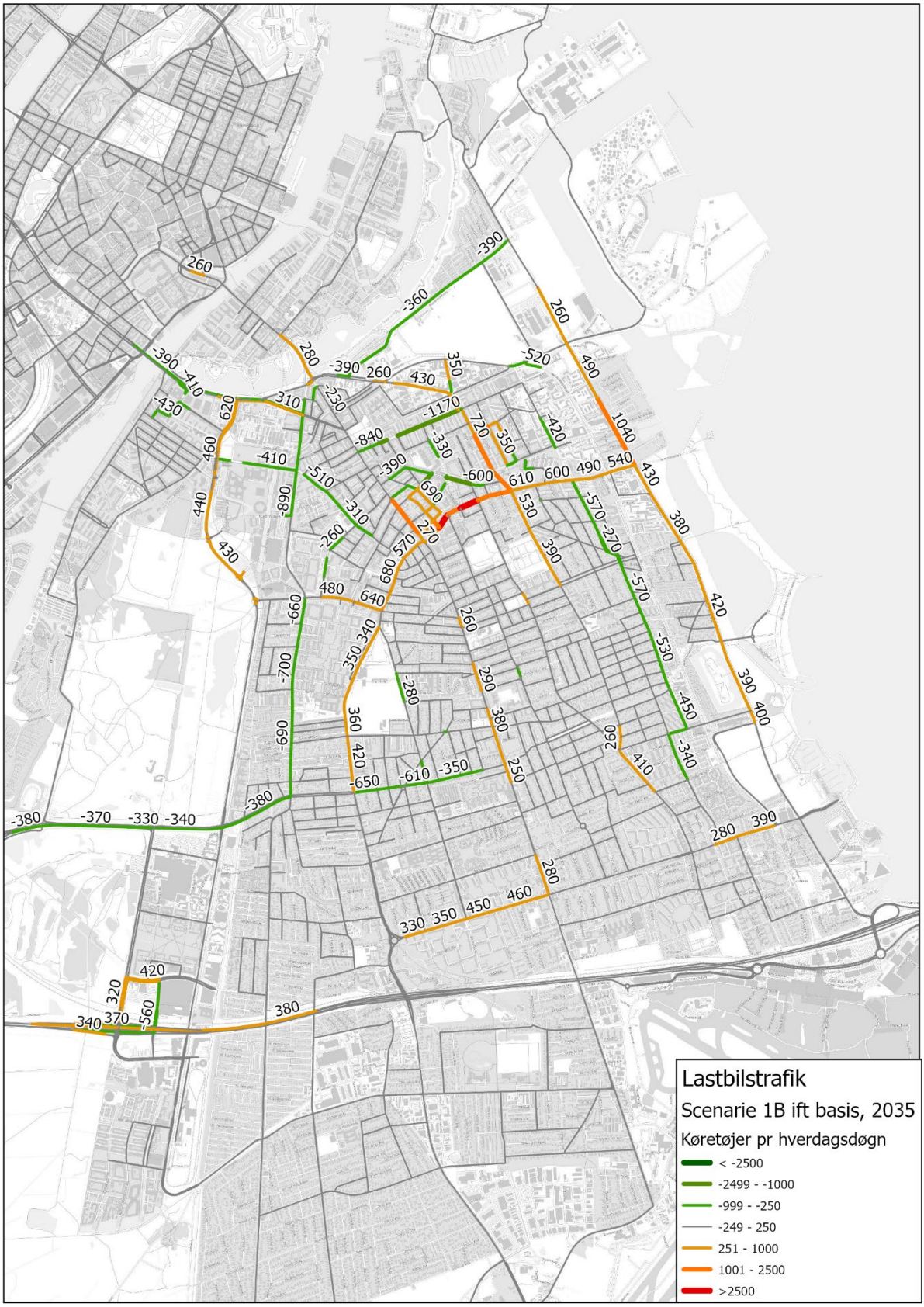
På Figur 23 og Figur 24 er differenskort for lastbiltrafikken vist. Der tegner sig et billede, som i store træk svarer til de beregnede ændringer for biltrafikken samlet set. Mønsteret med at biltrafikken i højere grad samles på fordelingsgader og bydelsgader, gælder også for lastbiltrafikken isoleret set. Derudover ses også stigningen uden for Københavns Kommune, herunder på Amagermotorvejen og på vejnettet i Tårnby Kommune.



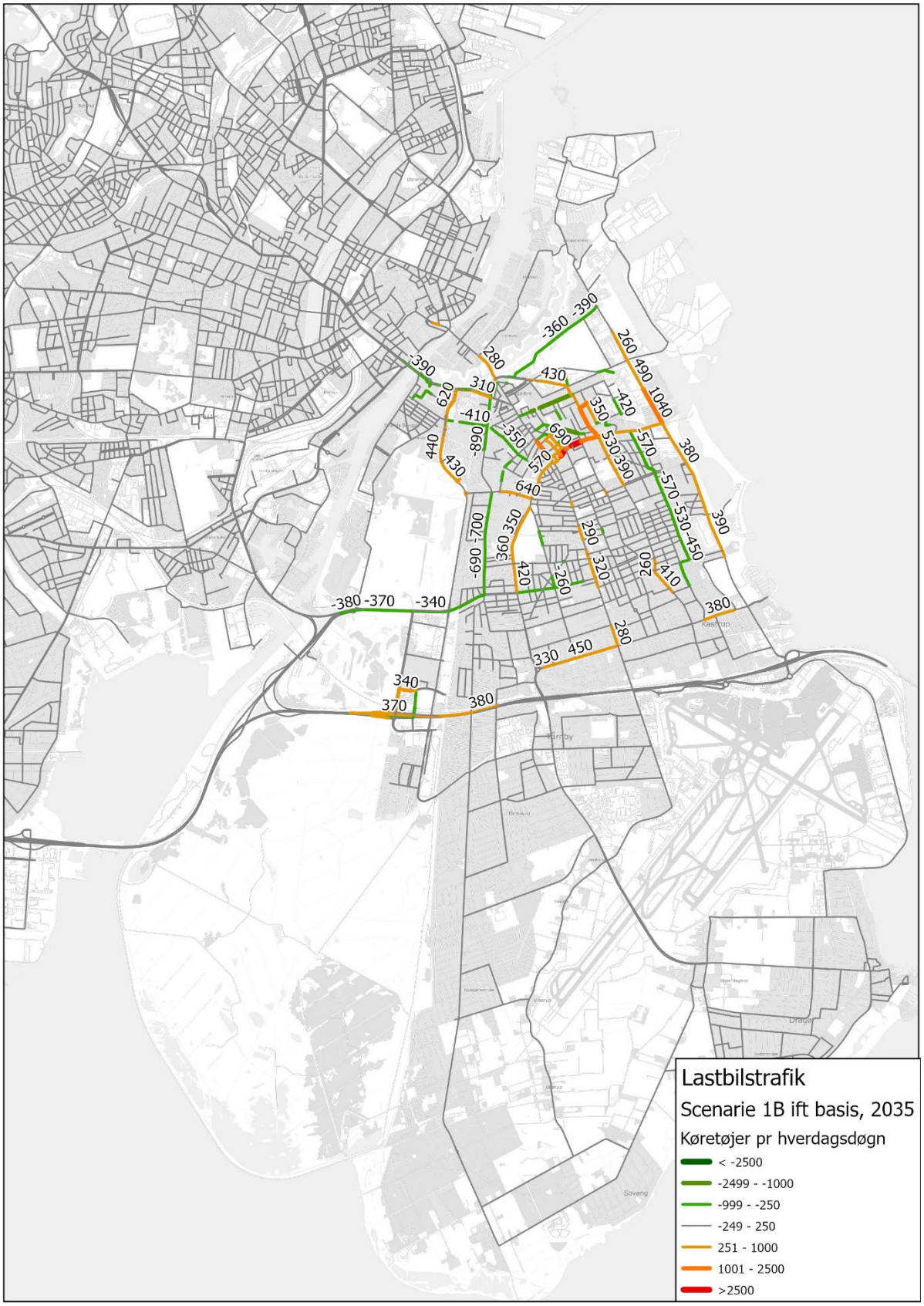
Figur 21 Differenskort for biltrafik. Scenarie 2035 ift. Basis 2035 oversigt over Amager



Figur 22 Differenskort for biltrafik Scenarie 1B ift. Basis, 2035 oversigt over København



Figur 23 Differenskort for lastbiltrafik. Scenarie 2035 ift. Basis 2035 oversigt over Amager



Figur 24 Differenskort for lastbiltrafik Scenarie 1B ift. Basis, 2035 oversigt over København

For cykeltrafikken viser Figur 25 og Figur 26 differenskort for cykler på samme måde som for kortene med ændringer i biltrafikken.

Generelt forventes flere cyklister på veje og stier på Amager i takt med at planen realiseres.

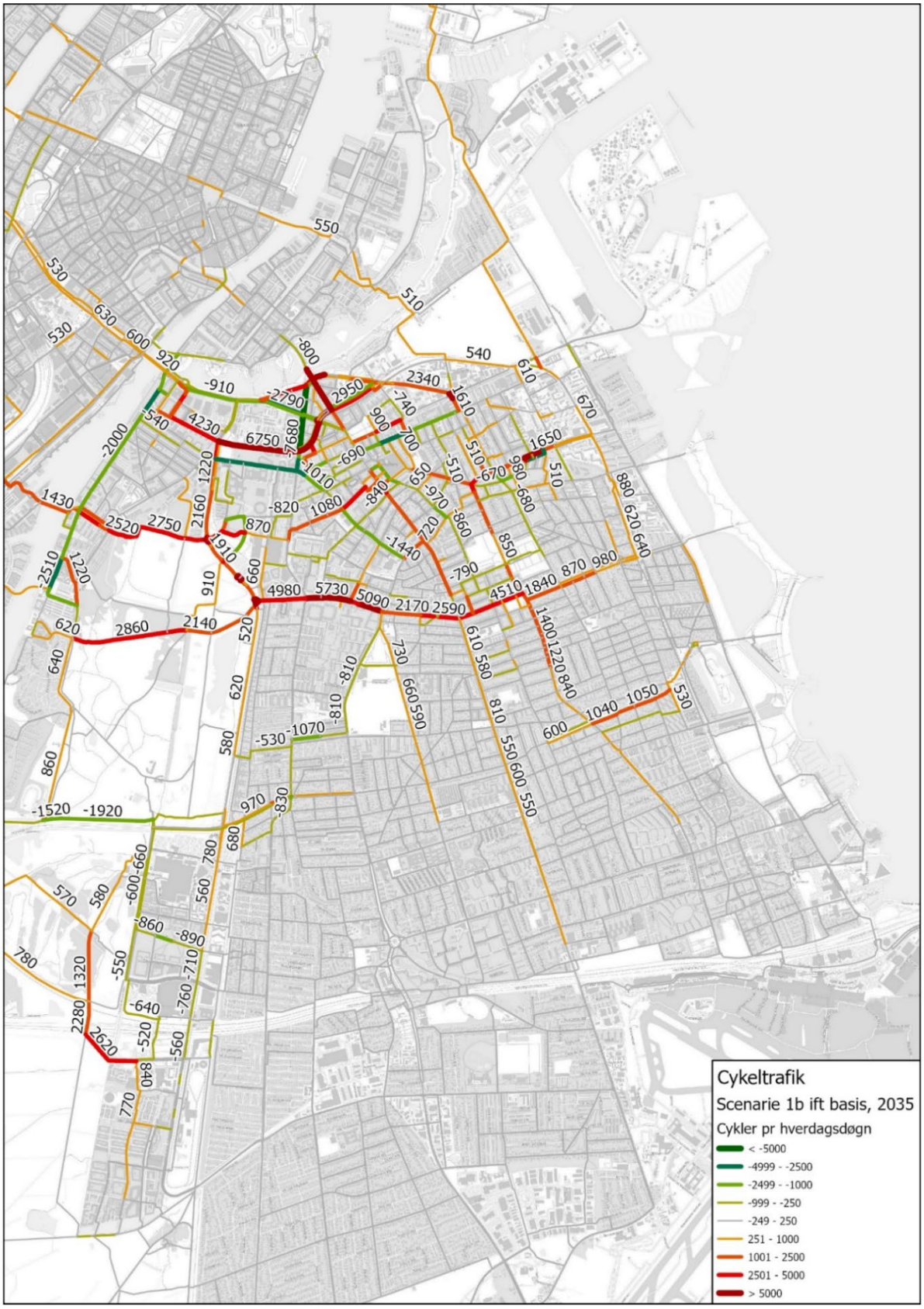
De foreslåede tværgående forbindelser, hvor cykelforholdene opgraderes og der skabes grønne og fredeliggjorte ruter for cykel- og gangtrafikken, viser sig i modellen at tiltrække mange cyklister.

Den nordlige tværforbindelse i Amagerbanens tracé tiltrækker mange cyklister, op til 7.000 flere på den centrale del omkring Amagerbrogade og Svinget, hvor der dagligt forventes mere end 14.000 cyklister.

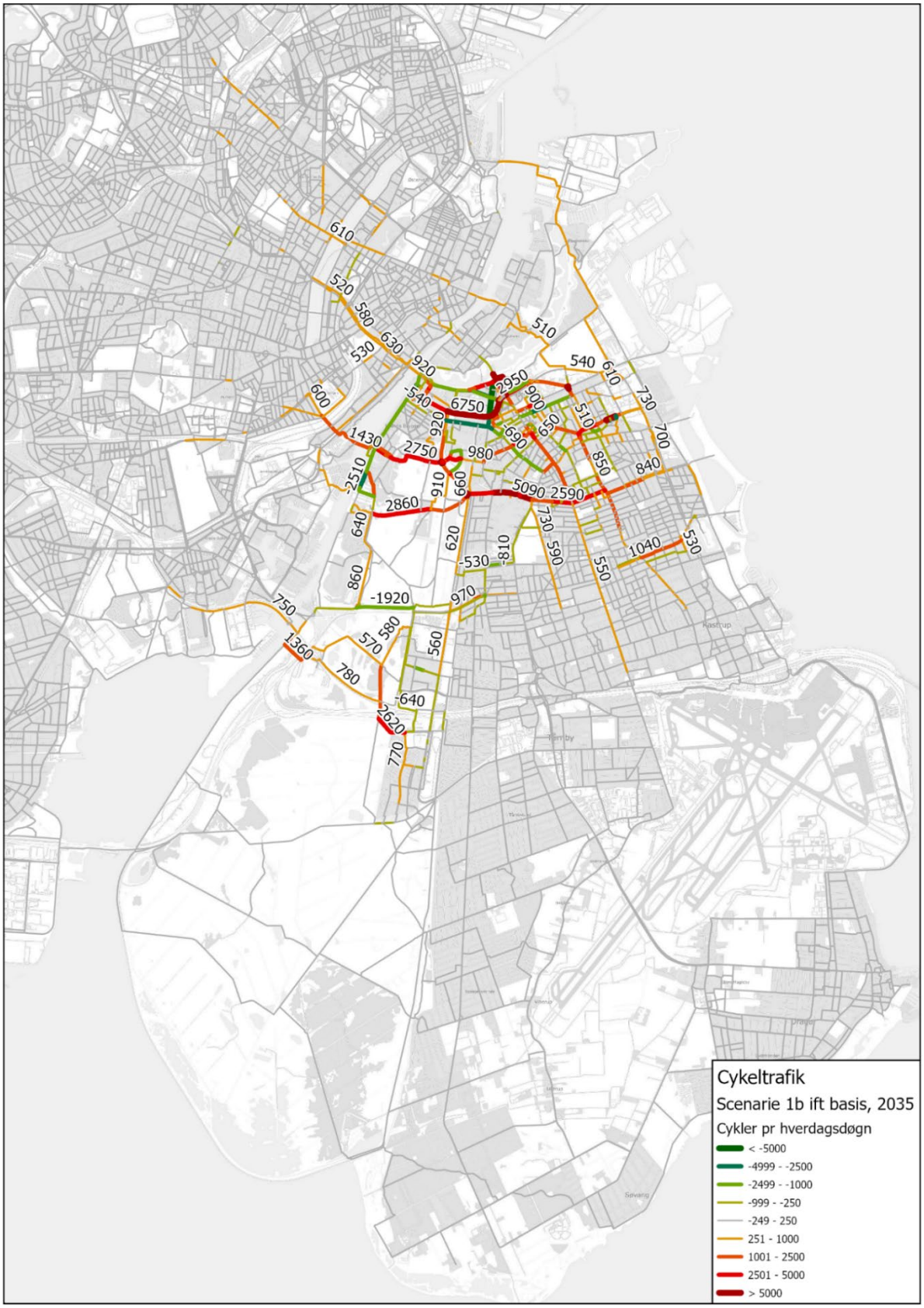
Også ruten Fælled til Strand vil blive en meget attraktiv tværgående cykelforbindelse med op imod 5.000 flere daglige cyklister på dele af ruten, der dermed vil blive brugt af mere end 10.000 cyklister hver dag.

Sundholmruten tiltrækker også flere cyklister, men tallene varierer langs forløbet. På den vestlige del og videre over havnen via Bryggebroen er der 1.400 og 2.700 flere daglige cyklister. På strækningen mellem Ørestads Boulevard og Islands Brygge når cykeltrafikken op på næsten 17.000 cyklister.

Den sydlige Femørenruten tiltrækker særligt på den østlige del flere daglige cyklister, men tallene er mindre og forbindelsen vil blive brugt af ca. 2.500 cyklister hver dag.



Figur 25 Differenskort for cykeltrafik Scenarie 1B ift. Basis, 2035 oversigt over Amager



Figur 26 Differenskort for cykeltrafik Scenarie 1B ift. Basis, 2035 oversigt over København

8 Miljømæssige effekter

8.1 Vejtrafikstøj

Når der er færre biler og de kører med lavere hastighed, bliver der alt andet lige mindre støj fra vejtrafikken. Med afsæt i trafikmodelberegningerne er de støjmæssige konsekvenser i scenarierne beregnet med det indbyggede effektmodul i COMPASS. De støjmæssige effekter i form af ændringer i antal støjbelastede boliger og støjbelastningstallet, SBT, er opgjort for de udvalgte byområder.

Støjen er beskrevet med støjindikatoren, L_{den}, som sammenvejer støjen over dag-, aften- og natperioden med et genetillæg for aften- og natstøjen på henholdsvis 5 dB og 10 dB indregnet. Støjberegningerne baseret på COMPASS beregningerne viser, hvad udviklingen i vejtrafikken i de enkelte scenarier og dens fordeling på lette og tunge køretøjer samt deres hastighed, forventeligt vil betyde for støjbelastningen.

I støjberegningerne er der ikke taget hensyn til terrænforhold, topografiske og vejrmæssige forhold, ligesom der alene indgår data om eksisterende støjskærme langs statsvejnettet. Det betyder, at der særligt i det tætte storbyområde med komplicerede skærmnings- og refleksionsforhold kan være større afvigelser, både af positiv og negativ karakter, mellem det modelberegnede og det faktiske antal støjbelastede boliger. Men disse forskelle har mindre betydning når man ser på forskellene mellem scenarier.

Ca. 3.000 boliger på Amager vil med planen få reduceret støjen til under den vejledende støjgrænse på 58 dB svarende til en reduktion på 8 %.

Støjbelastningstallet, SBT[6], som er et udtryk for samlede støjgene i et område, reduceres med 2 % på Amager. At reduktionen i støjbelastningstallet er mindre end reduktionen i støjbelastede boliger skyldes, at der er områder, hvor der kommer flere stærkt støjbelastede boliger over 68 dB, som vægtes højere i beregningen af SBT. Dette forekommer typisk langs nettet af hovedfærdselsårer, hvor der som følge af implementering af trafikøer og sivezoner i projektscenariet, sker en yderligere koncentration af biltrafikken. Det er typisk veje med høje trafiktal i basisscenariet 2035 og dermed også et højt støjniveau, som øges yderligere når der kommer mere biltrafik.

Boliger over 58	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	
Amager	38.046	35.072	-2.974	-8 %
Dragør/Tårnby	6.845	6.970	125	2 %
Indre By	21.148	20.809	-339	-2 %
København og Frederiksberg i øvrigt	191.791	191.592	-199	0 %
København og Frederiksberg Kommune	257.830	254.443	-3.387	-1 %

Tabel 9 Ændring i antal støjbelastede boliger over 58 dB i forhold til Basis 2035

[6] Støjbelastningstallet, SBT, er en indikator for hvor stor en gene folk oplever ved et givent støjniveau fra en eller flere støjkilder. Den oplevede støjgene stiger proportionelt med støjniveauet, så stærkt støjbelastede boliger vægtes højere end mindre støjbelastede boliger.

8.2 CO_2-emissioner og luftforurening

CO_2-udslip og luftforurening er i COMPASS effektmodul beregnet som de samlede emissioner af en række luftforureningskomponenter opgjort i tons pr. hverdagsdøgn og opdelt på køretøjstyper.

Færre kørte km i bil betyder som udgangspunkt også, at der bliver i udledt mindre luftforurening og CO_2. Men tallene er små og det er alene for personbiltrafikken, at trafikarbejdet falder.

Som følge af begrænsningen af den gennemkørende trafik i boligområder pga. etableringen af trafikøer og sivezoner, bliver der kørt flere vare- og lastbilkilometer på vejnettet, hvilket øger CO_2-udslippet. Dette bidrag overstiger gevinsten for personbilerne, så der samlet beregnes en lille stigning i CO_2-udslippet.

CO_2-udslip **Tons pr hverdagsdøgn**	Basis 2035	Scenarie 2035	Forskel	
Personbiler	4.013	4.011	-2	-0.1 %
Varebiler	1.103	1.109	6	0.5 %
Lastbiler og busser	2.785	2.798	13	0.4 %
I alt	7.902	7.918	16	0.2 %

Tabel 10 Ændring i CO_2-udslip i forhold til Basis 2035, tons pr hverdagsdøgn

Indfasningen af elbiler i vognparken er helt afgørende for udviklingen i transportens CO_2-udslip. Baseret på energistyrelsens klimafremskrivning forventes andelen af elbiler at være 41 % i 2035. Det betyder, at der i basis og scenariet forudsættes en elbilandel på 41 %. Effekten på CO_2 og luftforurening i scenariet er dermed udelukkende en følge af adfærdsændringerne i form af ændret transportmiddelvalg og kørehastigheder.

For luftforurening viser beregningerne samlet set uændrede emissioner af NO_x og partikler fra bilernes udstødning. Dog vil der være et fald i emissioner på de strækninger på Amager som fredeliggøres, hvilket vil bidrage til en forbedret luftkvalitet langs disse veje. Omvendt vil der også være strækninger, hvor den beregnede stigning i biltrafikken, uagtet drivmiddel, vil give anledning til øgede emissioner.

Her skal det tages i betragtning at den ikke-udstødningsbaserede partikelemission, som skyldes slid på køretøjers dæk og bremser og vejbelægningsslid, ikke indgår i beregningerne. I takt med at andelen af elbiler i bilparken er stigende, vil den ikke-udstødningsbaserede partikelemission udgøre en større andel af partikelforureningen.

8.3 Perspektiv på den samfundsøkonomiske effekt af planen

En mobilitet som i højere grad baserer sig på de fysisk aktive transportformer som gang og cykling, spiller en central rolle for folkesundheden. Fysisk aktivitet for voksne forebygger tidlig død og en række sygdomme bl.a. hjertekarsygdomme, type 2-diabetes, brystkræft og visse psykiske sygdomme. Det er sygdomme, som er hyppige i den danske befolkning. Fysisk aktivitet fremmer desuden mental sundhed, samt bidrager til vedligeholdelsen af sund vægt. Cykeltrafikken spiller en særlig rolle i de kortere ture i byerne, men har også en væsentlig betydning for de noget længere ture i hovedstadsområdet, særligt i den daglige pendling til arbejde og uddannelse.

Med den beregnede vækst i de kørte km på cykel pr. hverdagsdøgn i 2035 i scenariet, kan der forventes en betydelig sundhedseffekt af cyklingen, som dermed bidrager positivt til samfundsøkonomien.

Sundhedsgevinsten pr. kørt km på cykel er i 2022 opgjort til 9,7 kr. og 7,7 kr., hvis der er tale om en elcykel. Det betyder at sundhedsgevinsten som følge af øget cykling i scenariet kan omsættes til en samfundsmæssig gevinst på ca. 190 mio. kr. om året.

Der findes ikke som for cykel opgørelser af de sundhedsmæssige gevinster ved gang. Men der er ingen tvivl om at flere gangture har en væsentlig sundhedsmæssig betydning. Også de sundhedsmæssige gevinster ved lavere støj bidrager positivt i et samfundsøkonomisk perspektiv.

Der forventes færre bilture som følge af realisering af planen, men lavere hastighed kan betyde længere rejsetid og dermed et tidstab for de tilbageværende bilister.

I en samfundsøkonomisk analyse på transportområdet, prissættes tidstabet ud fra de transportøkonomiske enhedspriser, som indeholder centrale nøgletal og enhedspriser til brug for værdisætning. Her indgår tidsværdier for både person- og godstransport, som anvendes til værdisætning af ændringer i rejsetider. Der er forskellige tidsværdier for privat- og erhvervsformål. Men der skelnes ikke mellem de private formål som f.eks. pendlings- og fritidsrejser. Der er forskellige tidsværdier for køretid og forsinkelsstid, som afspejler at trafikanterne vægter længere rejsetid som følge af trængsel tungere. Tidsværdierne er de samme for bilister, kollektiv rejsende og cyklister.

Kr. pr. persontime, 2025-priser	Privat	Erhverv
Køretid	124	511
Forsinkelsestid	187	766

Tabel 11 Tidsværdier i kr. pr persontime for rejsende i personbil, Transportøkonomiske enhedspriser, 2025

I en samfundsøkonomisk analyse af infrastrukturprojekter vejer tidsgevinsterne typisk forholdsvis tungt, og selv mindre ændringer i den daglige rejsetid, som berører mange trafikanter kan samlet set give en stort samfundsøkonomisk gevinst.

Eksempler på rejsetidsgevinster i udvalgte relationer på tværs af Amager giver en indikation af størrelsen af tidstabet for trafikanterne. Her er der både set på rejsetider i myldretider og uden for myldretiderne.

I de nord-sydgående relationer ses længere rejsetider for bilister i projektscenariet sammenlignet med basis 2035, typisk på mellem 1 og 3 minutter uden for myldretiderne. Her er den længere rejsetid udløst af den omvejskørsel, som primært er en konsekvens af implementering af trafikøer og sivezoner. I morgenmyldretiden er forskellen i rejsetiderne for bilister i de nord-sydgående relationer større, typisk mellem 2,5 og 5,5 minutter. At stigningen i rejsetid er større i myldretiderne, skyldes at stigningen i biltrafikken på fordelingsgaderne skaber trængsel og deraf følgende lavere hastighed på de primære ruter for den gennemkørende trafik.

I de øst-vestgående relationer ses længere rejsetider for bilister i projektscenariet sammenlignet med basis 2035, typisk på omkring 1 minut uden for myldretiderne. I morgenmyldretiden er rejsetiden op

imod 3 minutter længere, hvilket skyldes at der er strækninger, hvor der bliver mere trængsel i projektscenariet.

Rejsetid, minutter					
Fra	**Til**	**Basis 2035**	**Projekt 2035**	**Forskel**	**%**
Nord-syd					
Kastrup	Refshaleøen	15	15	0.1	0 %
Kastrup	Kgs. Nytorv	16	17	1.0	6 %
Tårnby Torv	Refshaleøen	19	20	1.2	6 %
Tårnby Torv	Rådhuspladsen	15	18	3.0	20 %
Bellacenter	Refshaleøen	19	20	1.8	10 %
Øst-vest					
Amager Strand	Rådhuspladsen	13	14	1.2	9 %
Amager Strand	Teglholmen	17	18	1.1	6 %
Bellacenter	Kastrup Strandpark	17	18	1.1	6 %

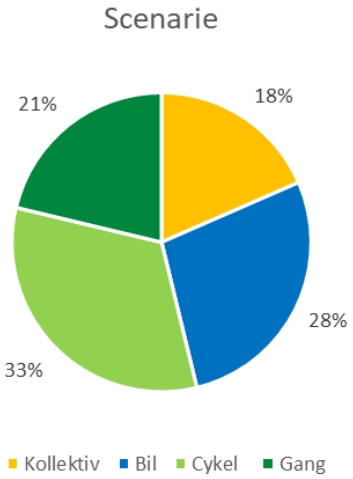
Tabel 12 Rejsetider i bil i udvalgte relationer på tværs af Amager, minutter. Uden for myldretider (tidsperiode um2)

Rejsetid, minutter					
Fra	**Til**	**Basis 2035**	**Projekt 2035**	**Forskel**	**%**
Nord-syd					
Kastrup	Refshaleøen	18	19	1.6	9 %
Kastrup	Kgs. Nytorv	23	25	2.6	12 %
Tårnby Torv	Refshaleøen	24	26	2.5	11 %
Tårnby Torv	Rådhuspladsen	28	33	5.4	20 %
Bellacenter	Refshaleøen	25	28	3.0	12 %
Øst-vest					
Amager Strand	Rådhuspladsen	18	21	2.7	15 %
Amager Strand	Teglholmen	25	28	2.6	10 %
Bellacenter	Kastrup Strandpark	15	14	-1.0	-7 %

Tabel 13 Rejsetider i bil i udvalgte relationer på tværs af Amager, minutter. Morgenmyldretiden kl. 7-8 (tidsperiode mm)

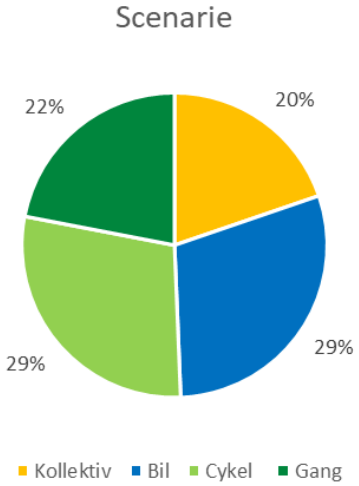
9 Hvordan lever planen op til kommunens målsætninger?

Når transportmiddelfordelingen i scenariet for 2035 sammenholdes med København Kommunens målsætning om transportmiddelfordelingen af københavnernes ture, ses at initiativerne i trafik- og byrumsplanen kun delvist opfylder målsætningen.



Figur 27 Transportmiddelfordeling Scenarie 2035 for persontur til og fra og internt på Amager

For ture til og fra og internt i de to bydele på Amager ses en transportmiddelfordeling for persontur, hvor bilandelen med 28 % ikke opfylder målet om maksimalt 25 % ture i bil (Figur 27). Med 33 % af turene er målsætningen for cykling opfyldt, mens fodgængernes andel af persontur på 21 % er lidt under målsætningen på 25 % af turene. Den kollektive trafik har med ca. 18 % den laveste andel af personturene til og fra og internt på Amager og er dermed noget under målsætningen om en turandel på min. 25 %.



Figur 28 Transportmiddelfordeling Scenarie 2035 for persontur til og fra og internt i Københavns Kommune

Den tilsvarende opgørelse for persontur til og fra og internt i Københavns Kommune (Figur 28) viser en sammenlignelig transportmiddelfordeling. Med 20 % af personturene er der en højere kollektiv andel når opgørelsen gælder hele Københavns Kommune, mes cykelandelen omvendt er 4 procentpoint lavere end når transportmiddelfordelingen opgøres for Amager. Bilandelen af personturene til fra og internt i Københavns Kommune udgør i scenariet 29 % og gangturene 22 %. Målsætningen om

transportmiddelfordelingen af københavnernes ture er dermed alene opfyldt for cykling, hvor målsætningerne er at den som minimum skal udgøre 25 % af turene.

9.1 Bilparkering

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

Til brug for COMPASS beregningerne er der foretaget reduktioner i parkeringsudbuddet i modellens mikrozoner i udvalgte områder i forbindelse med øst-vestgående tværforbindelser. Samlet er der i beregningen regnet med ca. 650 færre offentlige parkeringspladser. Dette antal dækker over et sandsynligt udpeget antal parkeringspladser henført til de modelzoner, hvor der er i trafik- og byrumsplanen, er arbejdet med konkrete projekter, der indeholder nedlæggelse af parkering. Det er overordnet vurderet, at den samlede nedlæggelse af parkering på Amager kan blive større. Der er på dette projektniveau ikke kendskab til, hvor disse pladser evt. nedlægges, men det forventes at der vil være tale om mindre tilpasninger af parkeringsforholdene fordelt over Amager. Disse pladser vurderes ikke at have væsentlig betydning for resultaterne af COMPASS beregningerne. Der er derudover alene foretaget en reduktion i antallet af kantstensparkeringspladser i modellen. Ændringerne i parkeringsudbud er kodet i COMPASS mikrozoner, hvor omfang og typen af parkering er angivet.

Øvrige projekter, hvor der sker byomdannelser og byrumsforbedringer kan også give mindre reduktioner i kantstensparkering.

Bilag 1 - Forudsætninger for de trafikale konsekvensberegninger i COMPASS

I dette bilag gennemgås forudsætningerne for scenarierne beregnet med COMPASS.

Både basisscenariet og projektscenariet er baseret på forudsætningerne, der indgår i udkast til trafikplan Amager (Tabel 13). Basisscenariet tager udgangspunkt i Amager Trafikplan Basis B, mens projektscenariet tager som udgangspunkt i Amager Trafikplan Sc. 1A V1. De generelle beregningsforudsætninger for 2035 fremgår af notatet "Teknisk baggrundsrapport – Trafikplan Amager" (SWECO, juni 2024), hvor modeldata relateret til befolkning, arbejdspladser, planforudsætninger og infrastruktur i hovedstaden er beskrevet. For yderligere information om forudsætninger til COMPASS-basisscenarierne henvises der til notatet "Scenarieforudsætninger_COMPASS_Infrastruktur_51", udarbejdet af COMPASS-sekretariatet i 2024.

Scenarie navn	Amager Trafik plan Basis Sc.0 - v1	Amager Trafik plan Basis B	Amager Trafik plan Sc. 1A V1	Amager Trafik plan Sc. 1B
Scenarie ID	*11456*	*11524*	*11457*	*11525*

Tabel 14 COMPASS-scenarienavne og tilknyttede ID.er. Scenarier som har dannet udgangspunkt er vist med grå farve og de aktuelle scenarier er angivet med blå.

Det skal her bemærkes at fremskrivningen af trafikken i COMPASS frem mod år 2035 kan være overestimeret, hvis man sammenligner med den historiske udvikling i antal kørte km i bil i Københavns Kommune, jf. "Teknisk baggrundsrapport – Trafikplan Amager" (SWECO, juni 2024)

COMPASS er estimeret på baggrund af nuværende rejsemønstre og -adfærd. Det er i sagens natur forbundet med usikkerhed om denne adfærd fortsat vil være gældende, eller om den vil ændre sig frem mod 2035. Forskellige regulerende tiltag på biltrafikken, som måtte blive introduceret i perioden frem mod 2035, kan også påvirke biltrafikkens omfang.

I modelberegningerne er de foreslåede hovedgreb og projekter indarbejdet og modelleret i et projektscenarie for 2035 som sammenlignes med basisscenariet 2035. Det betyder at en modelleret stigning i biltrafikken i COMPASS fra 2025 frem til 2035, som ikke nødvendigvis vil forekomme, ikke påvirker den trafikale effekt af implementeringen af initiativerne i trafik- og byrumsplanen i 2035.

Modelændringer

Basisscenariet
Som konsekvens af at første etape af Østlig Ringvej ikke længere forventes realiseret i 2035, er der udarbejdet en opdateret basissituation. Denne ændring er ligeledes integreret i projektscenariet. Desuden er der konstateret flere uoverensstemmelser mellem den faktiske situation og modellen, hvilket har resulteret i yderligere justeringer af både scenariet og basissituationen.

Rejsetillægget på 20 kroner ekstra, som det skal koste at tage bus, tog eller metro det sidste stop ud til Københavns Lufthavn fra 2027 og frem, er ikke med i COMPASS beregningerne. Det gælder både for basisscenariet og projektscenariet.

Strækningen på Islands Brygge åbnes nu mellem Drechselsgade og Hilmar Baunsgaards Boulevard, idet denne tidligere var lukket i modellen. I forlængelse heraf åbnes også Hilmar Baunsgaards Boulevard, mens Drechselsgade lukkes, hvilket svarer til de faktiske forhold. Derudover etableres et signalreguleret kryds ved Hilmar Baunsgaards Boulevard/Artillerivej.

Markmandsgade åbnes, da denne strækning tidligere var lukket ved Store Møllevej på grund af en fejl i modellen.

Kapaciteten for cykler ved Myggenæsgade er justeret fra 300 cykler/time til 1.000 cykler/time. Ændringen er foretaget, fordi COMPASS 2035 basisinfrastruktur angiver en kapacitet på 1.000 cykler/time for denne strækning. I den nuværende situation findes der allerede en bred cykelsti med høj kapacitet, og det vurderes at være forkert at reducere kapaciteten her.

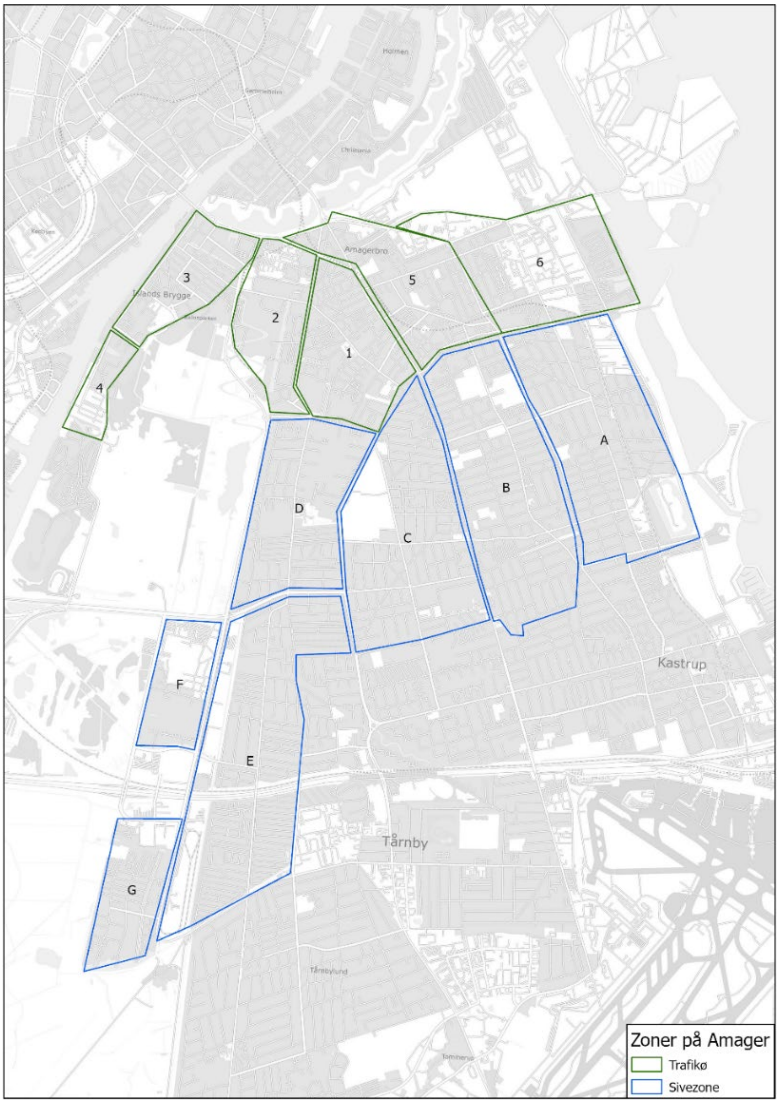
Projektscenariet

Vejnettet

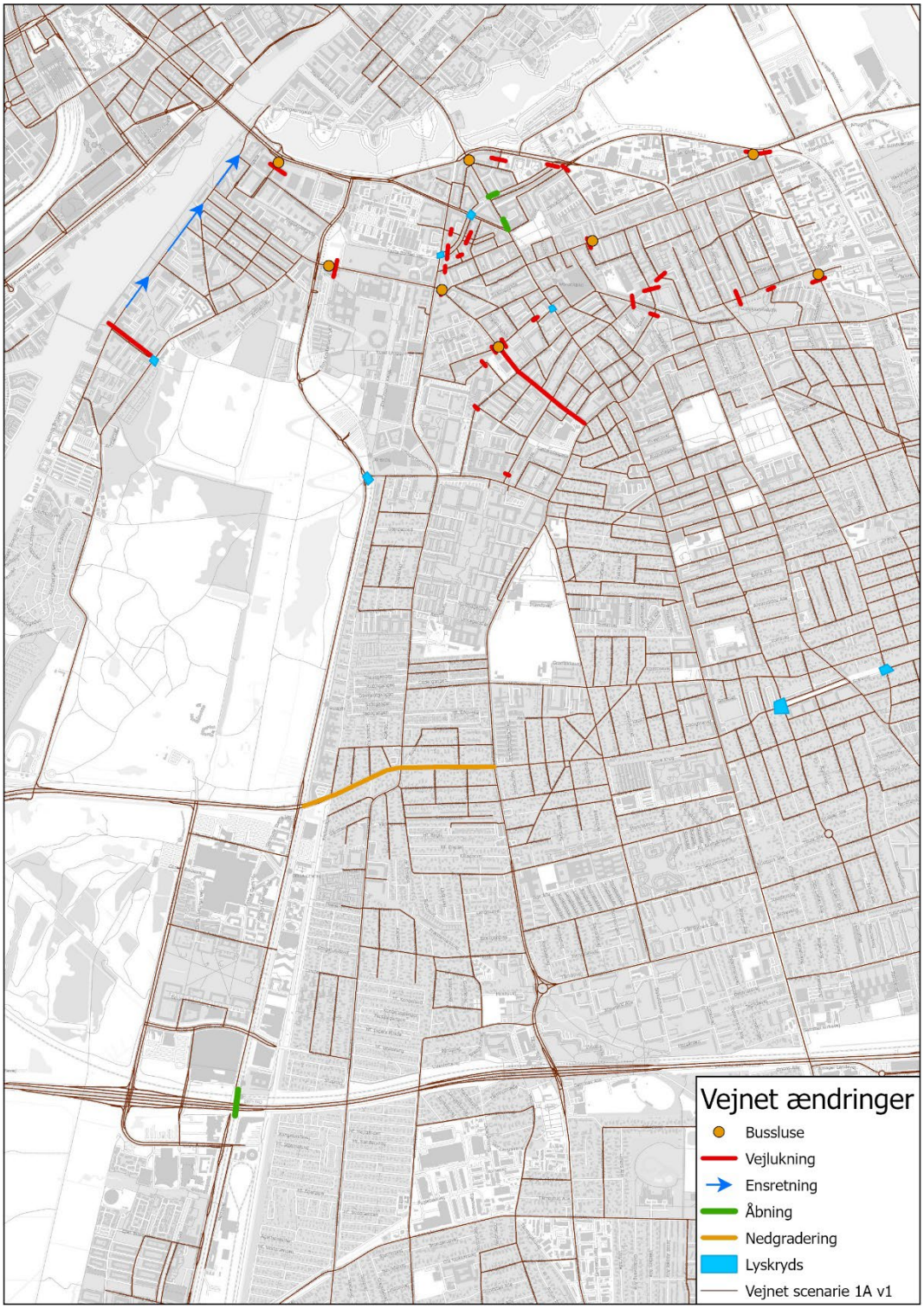
I scenariet er ensretninger og vejlukninger i trafikøer kodet i vejnettet, som eksempel på mulige ændringer, der kan forhindre gennemkørende trafik på tværs af trafikøer og opnå et mere præcist billede af effekten på biltrafikken. Kapaciteten og hastigheden på alle veje ved trafikøer er sat svarende til basissituationen med en maksimal hastighed på 30 km/t.

I sivezonerne er det endnu ikke fastlagt, hvilke ændringer, der vil blive foretaget for at sikre, at trafikken følger principperne i siveøerne. Der er derfor i sivezonerne generelt indlagt en reduceret hastighed og kapacitet på 15 km/t og 600 biler/time i hver retning, med undtagelse af Kastrupvej og Kongelundsvej. For disse to veje vurderes det, at den lave kapacitet ikke er realistisk, og derfor fastholdes kapaciteten som i basisscenariet.

Trafikøer og sivezoner er illustreret i Figur 29.



Figur 29 Kort over trafikøer og sivezoner på Amager



Figur 30 Vejnetsændringer gennemført i scenarie 1B ift. scenarie 1A v1

Figur 30 viser en oversigt over de justeringer, der er foretaget i vejnettet for trafikøer under COMPASS-scenariet sammenlignet med grundscenariet, 1A v1. For trafikøerne beliggende i den nordlige og sydlige del af Islands Brygge (trafikø 3 og 4) er Artillerivej nu åbnet for trafik i begge retninger, hvor den i det tidligere projektscenarier var ensrettet.

Den nordlige sektion af Islands Brygge (trafikø 3) er omlagt til ensretning mod nord, i modsætning til den tidligere ensretning mod syd. Ved Axel Heides Gade, som udgør zonernes skillelinje, er det ikke længere muligt at krydse på tværs mellem sideveje eller over Islands Brygge. En bussluse er etableret ved Klaksvigsgade og håndteres i modellen som en vejlukning.

I trafikø 2 ved Amagerbro Vest er Njalsgade nu afspærret i retning mod Islands Brygge Metrostation.

I trafikø 1 er det ikke længere tilladt at dreje til eller fra flere sideveje, herunder Svinget, Majporten, Hollænderdybet og Sundholmsvej, til eller fra Amagerfælledvej. Desuden er gennemkørsel via sidevejene på den sydlige del af Sundholmsvej blevet afskåret, jf. figur 28. Amagerbrogade er igen åbnet for trafik, idet busslusen på strækningen er fjernet. For at forhindre gennemkørende trafik er Tingvej lukket mod Peder Lykkes Vej, og Brydes Allé er lukket ved skolen for at forbedre trafiksikkerheden.

I trafikø 5 ved Amagerbro Øst åbnes der adgang mellem Store Møllevej og Amagerbrogade, mens Store Møllevej lukkes ved Vermlandsgade. Uplandsgade og Holmlandsgade lukkes også (se figur 28). Der indføres flere lukninger ved Frankrigsgade Kollegiet for at forhindre gennemkørsel.

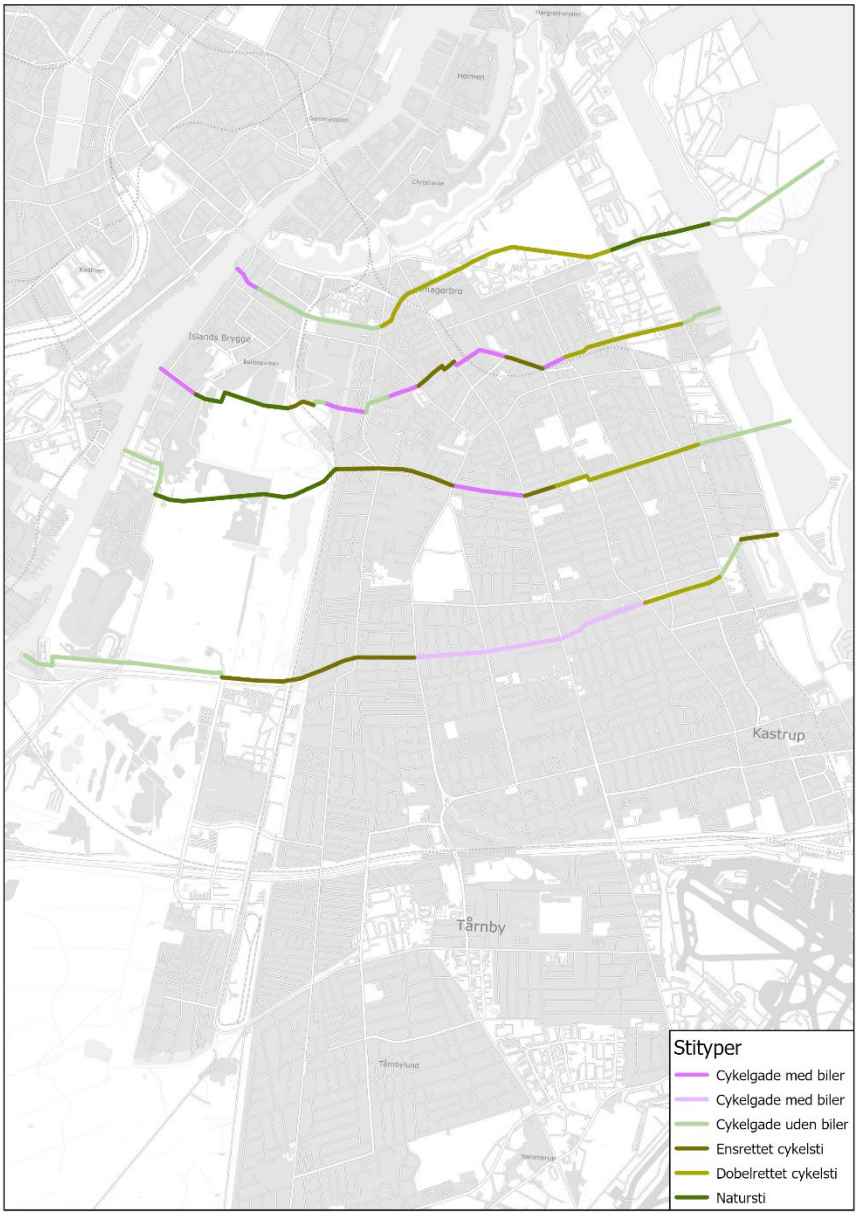
I trafikø 6 lukkes Lergravsvej ved Øresundsvej ligesom Strandlodsvej lukke syd for Lergravsvej og ved Prags Boulevard.

Flere ændringer er blevet gennemført i udvalgte sivezoner. Vejlands Allé er blevet nedgraderet til ét spor i hver retning mellem Englandsvej og Ørestads Boulevard. Buslinje 8A kører ikke længere på Vejlands Allé i vestgående retning, men benytter nu Sundbyvestervej. Der er ikke ændret på stoppesteder eller køreplanen for linjen, da den nye rute ikke vurderes at have betydning for den kollektive trafik. En busbane er oprettet i vestgående retning for at adskille busser fra biltrafikken.

Ørestads Boulevard ved Fields er åbnet, hvor der tidligere var planlagt en bussluse.

Derudover er der indarbejdet nye signalanlæg for biler med henblik på at forbedre sikkerheden og krydsningsforholdene for cyklister ved de tværgående forbindelser, jf. Figur 30.

Cykelnettet
Cykelstinettet forbedres ved tilføjelsen af fire af de fem tværgående forbindelser, jf. Figur 31. I modellen er cykelstierne inddelt på to niveauer: Cykelgader med biltrafik og dedikerede cykelstier. Cykelgader beregnes med en hastighedsgrænse for cykler på 18 km/t og en kapacitet på op til 2.000 cykler/time, og klassificeres som veje med cykelbaner. Veje med separate cykelstier vurderes som mere attraktive for cyklister, idet hastigheden her er sat til 20 km/t, og typen angives som cykelsti langs vej. Alle cykelstier i modellen er eksisterende, undtagen cykelstien mellem Faste Batterivej og Myggenæsgade.

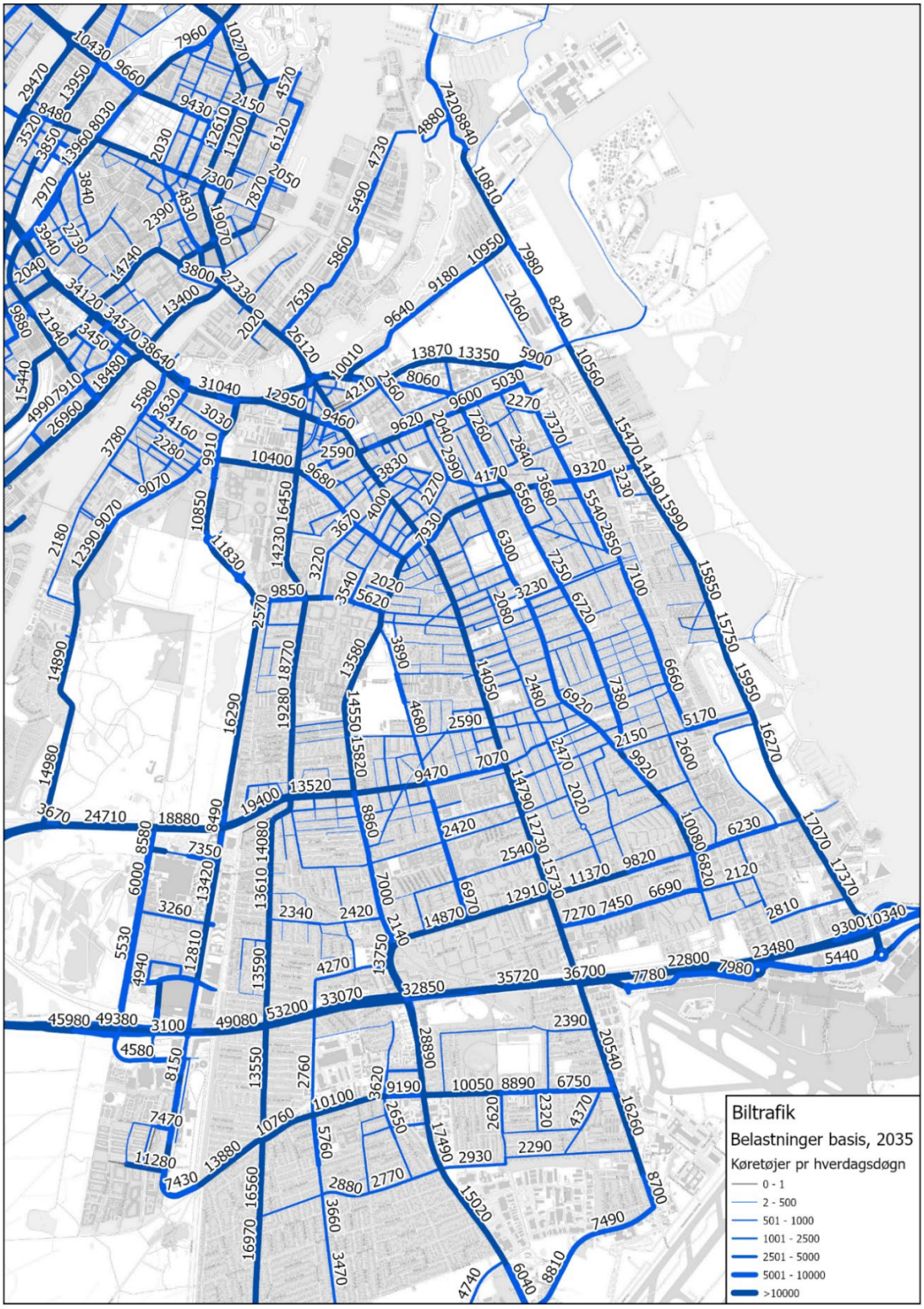


Figur 31 Foreslåede tværgående forbindelser på Amager

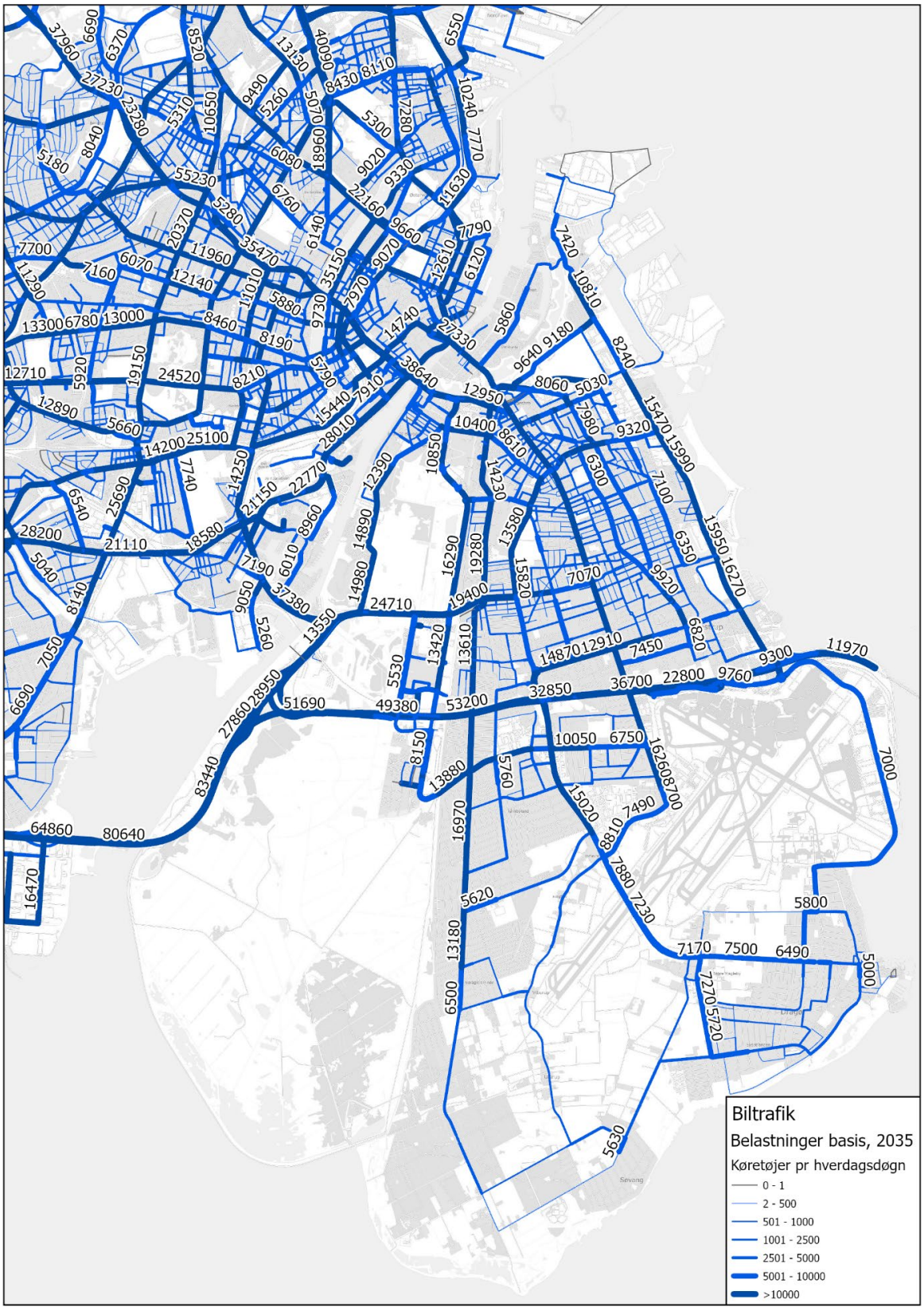
Parkering

Der er udarbejdet en mere detaljeret analyse af parkeringstallene i områderne omkring de foreslåede tværgående forbindelser. I projektscenariet er kantstensparkeringer langs disse cykelforbindelser blevet fjernet. I alt er ca. 650 parkeringspladser fjernet, hvilket udgør 2 % af Amagers kantstensparkering eller 1% af samtlige parkeringspladser på Amager.

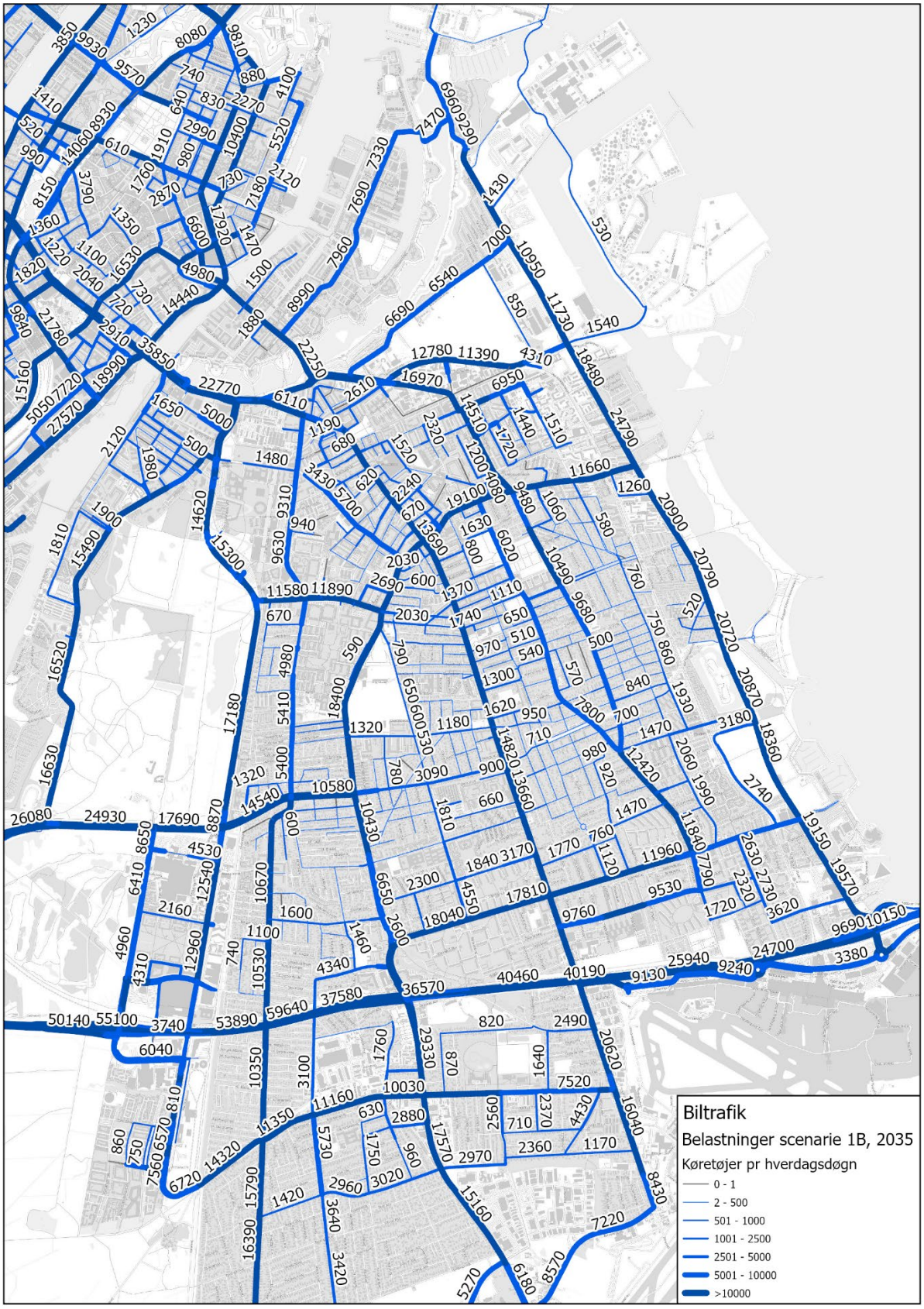
Bilag 2 - Belastningskort 2035 for bil-, lastbil- og cykeltrafik



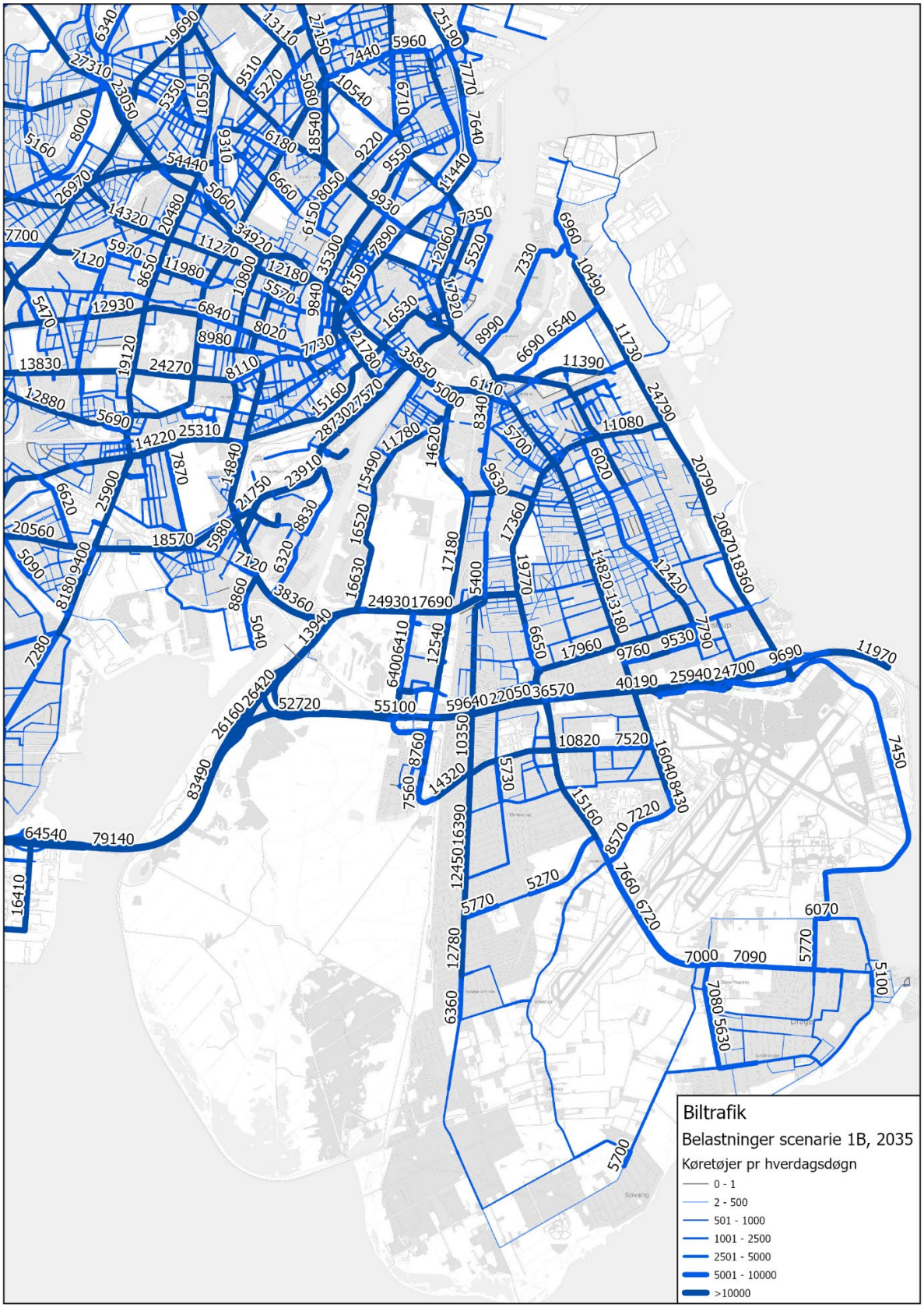
Figur 32 Trafikmængder for biltrafik pr. hverdagsdøgn for Basis 2035, oversigt over Amager



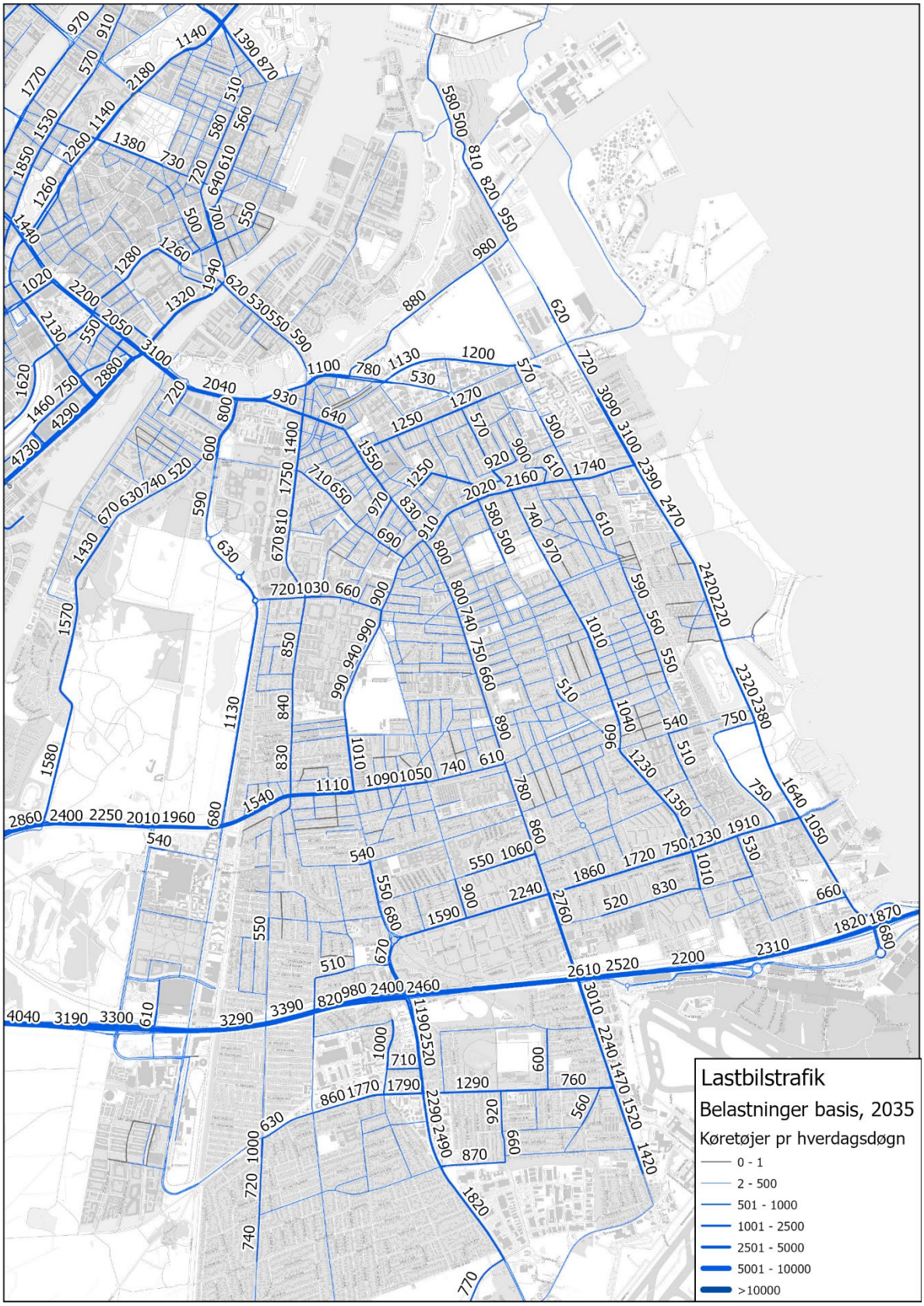
Figur 33 Trafikmængder for biltrafik pr. hverdagsdøgn for Basis 2035, oversigt over København



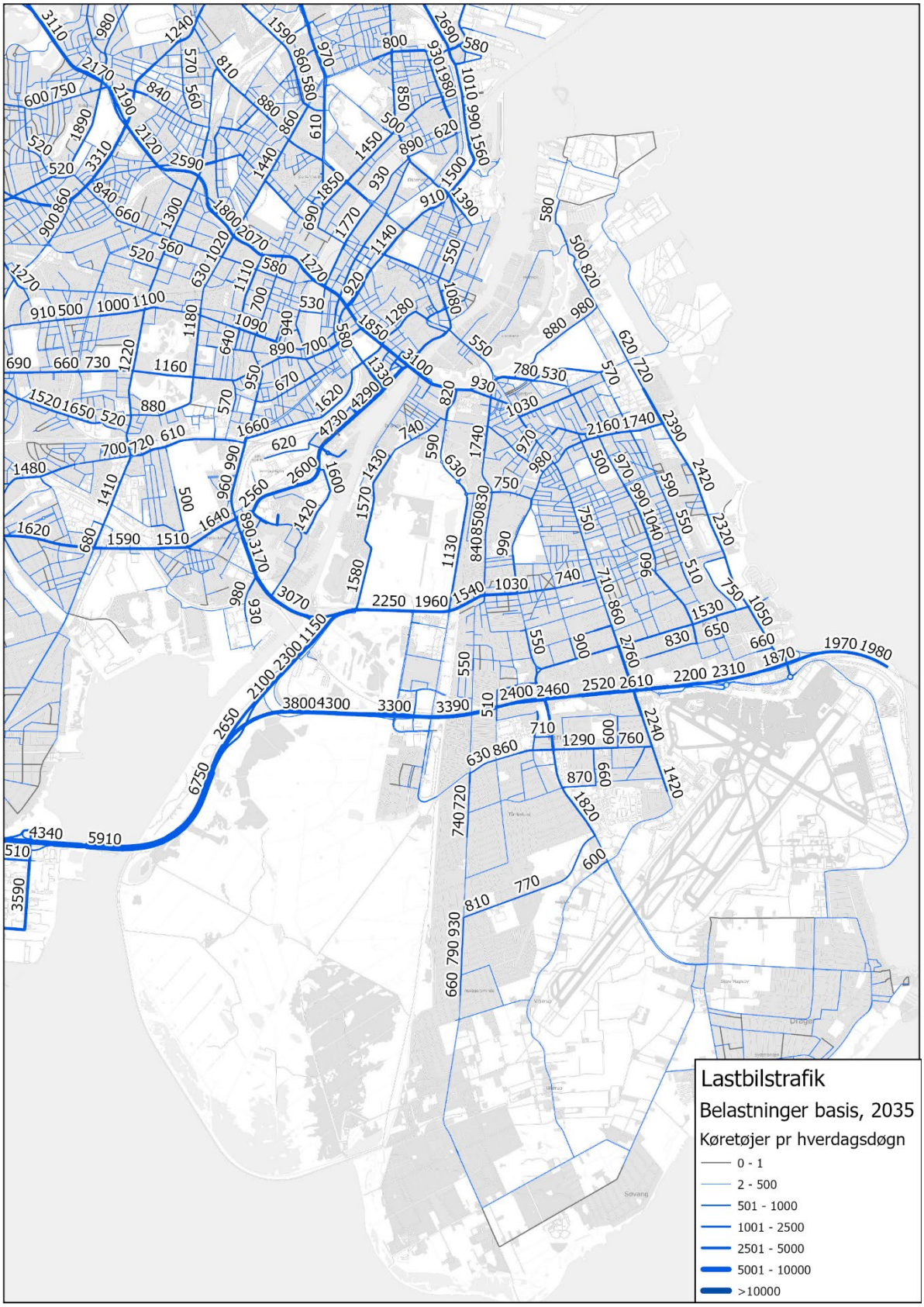
Figur 34 Trafikmængder for biltrafik pr. hverdagsdøgn for scenarie 1B 2035, oversigt over Amager



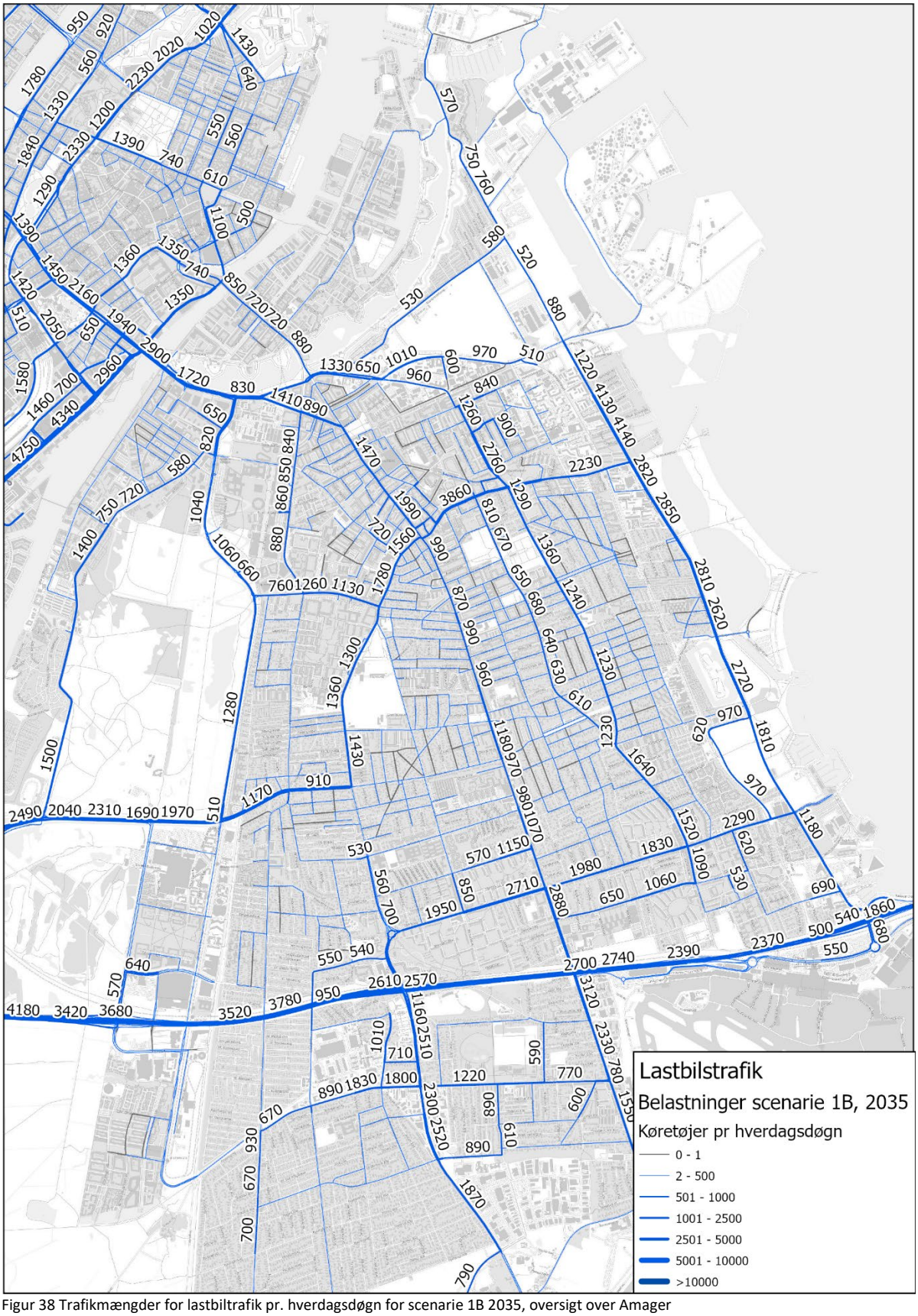
Figur 35 Trafikmængder for biltrafik pr. hverdagsdøgn for scenarie 1B 2035, oversigt over København



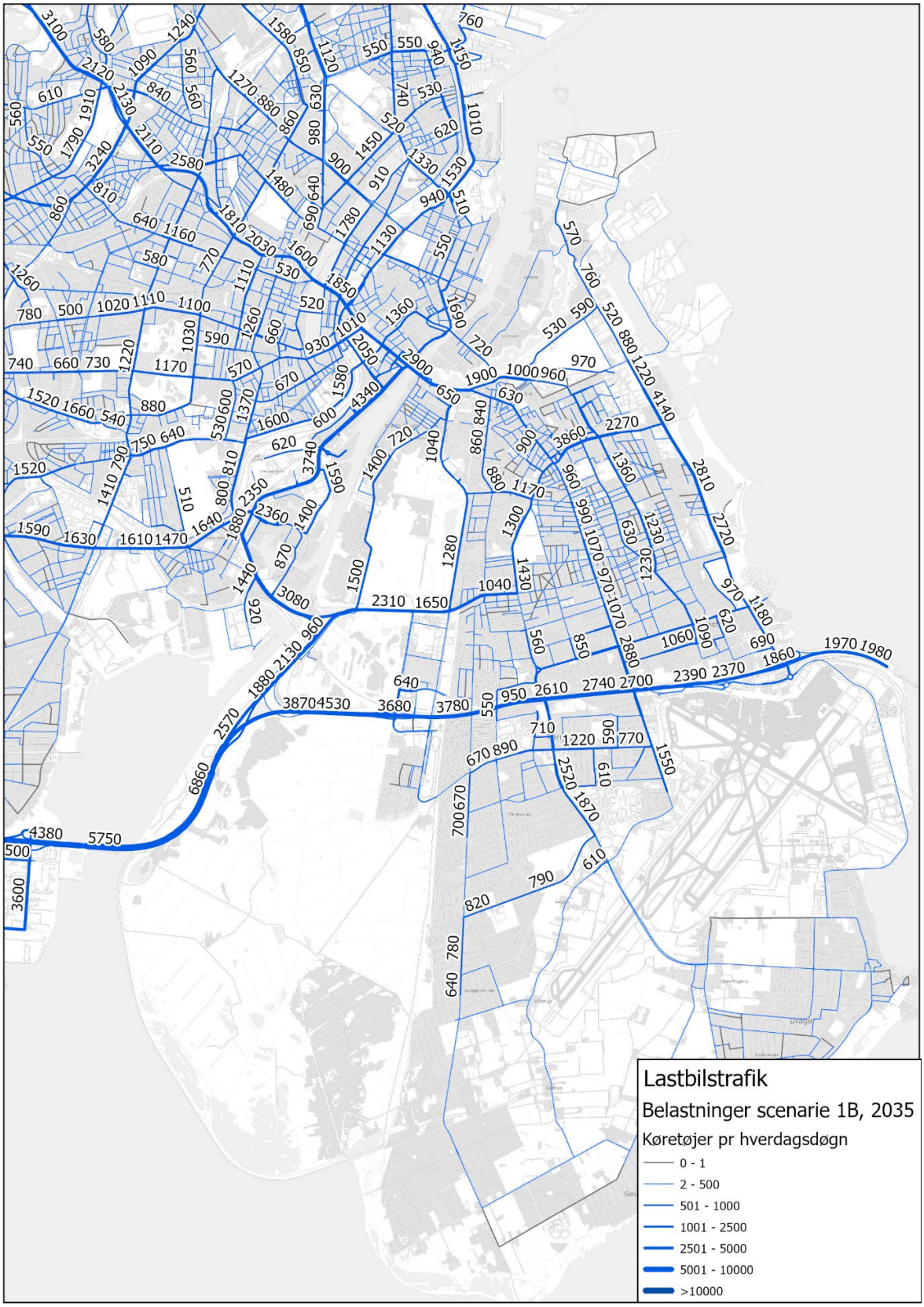
Figur 36 Trafikmængder for lastbiltrafik pr. hverdagsdøgn for Basis 2035, oversigt over Amager



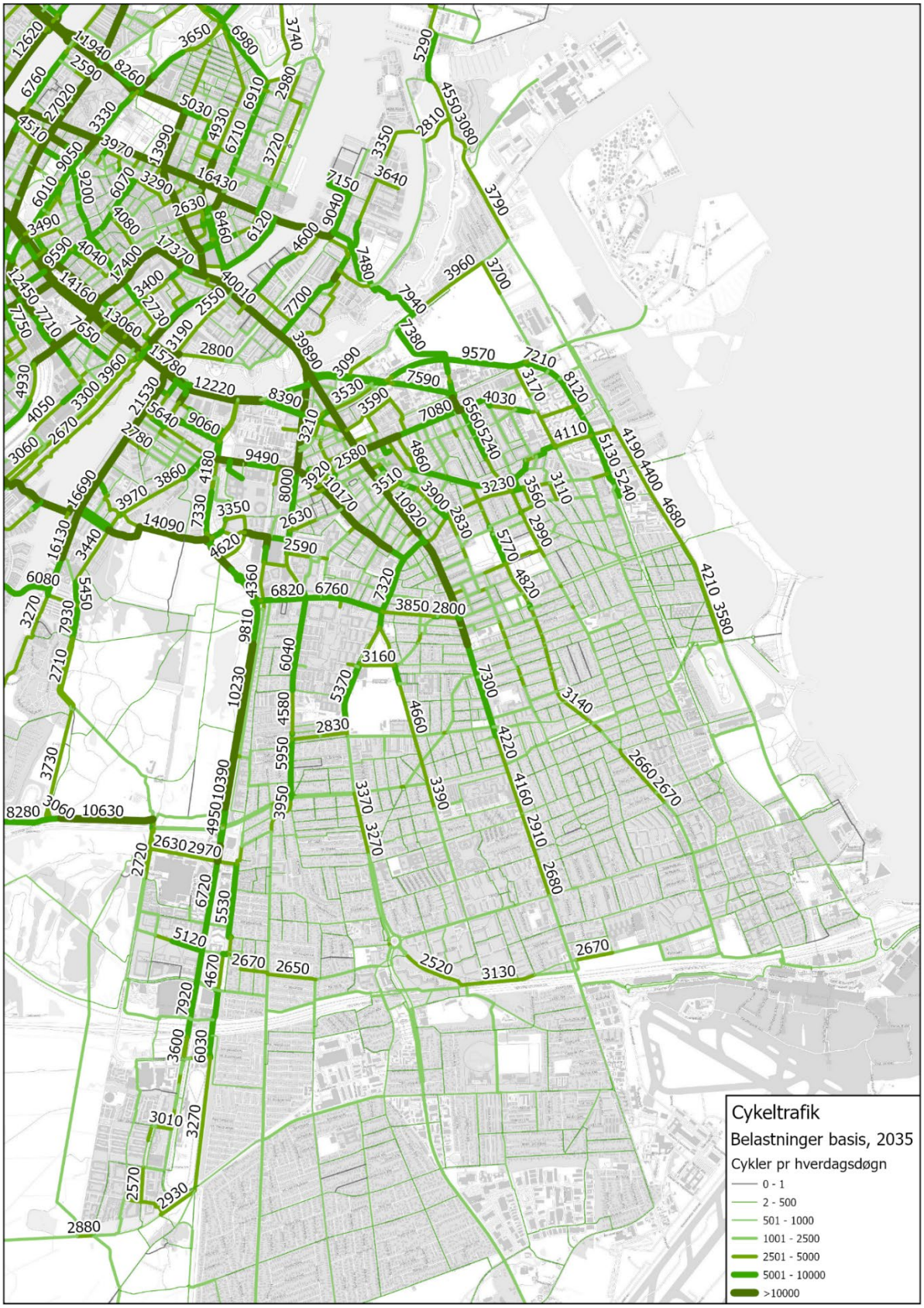
Figur 37 Trafikmængder for lastbiltrafik pr. hverdagsdøgn for Basis 2035, oversigt over København



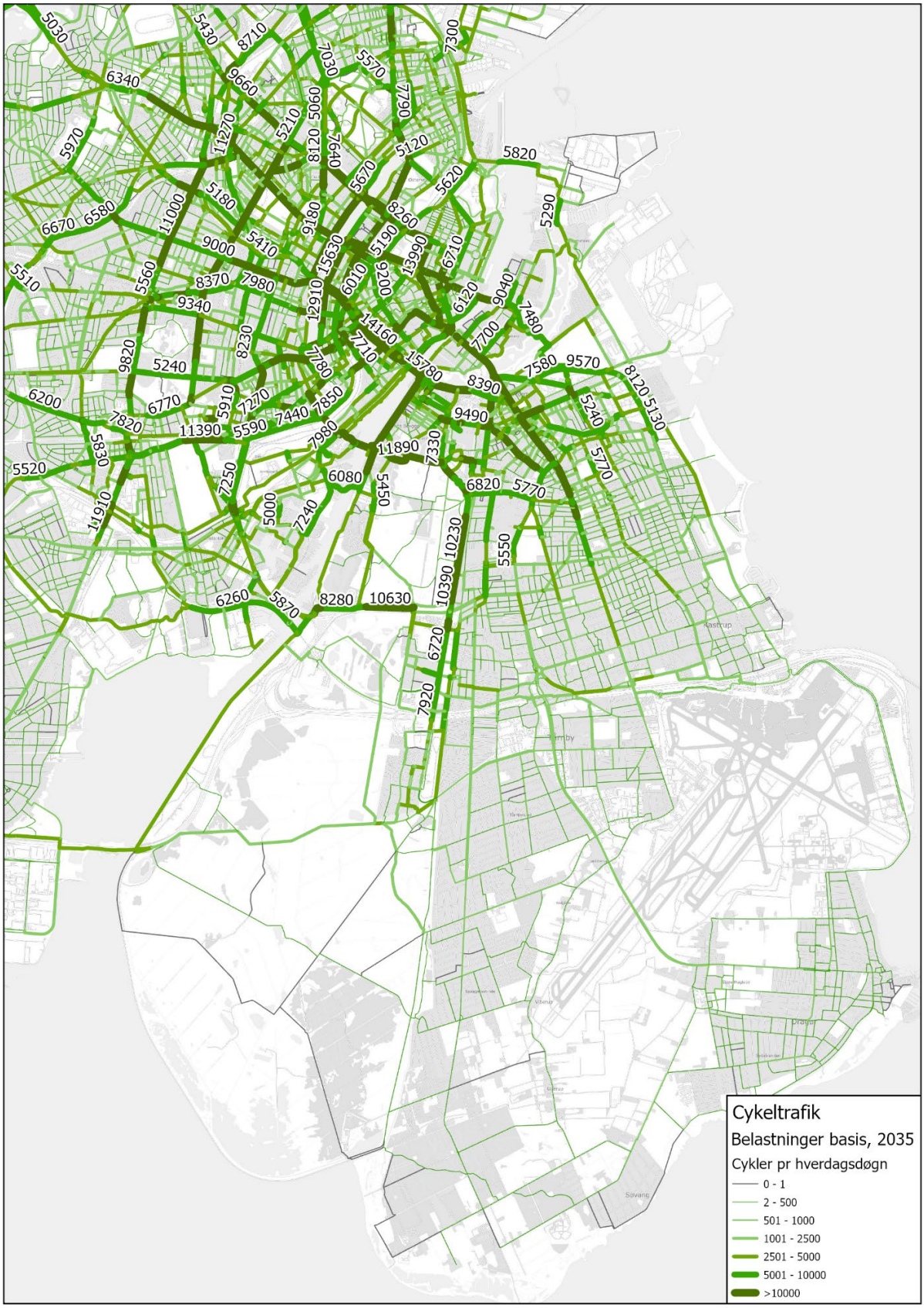
Figur 38 Trafikmængder for lastbiltrafik pr. hverdagsdøgn for scenarie 1B 2035, oversigt over Amager



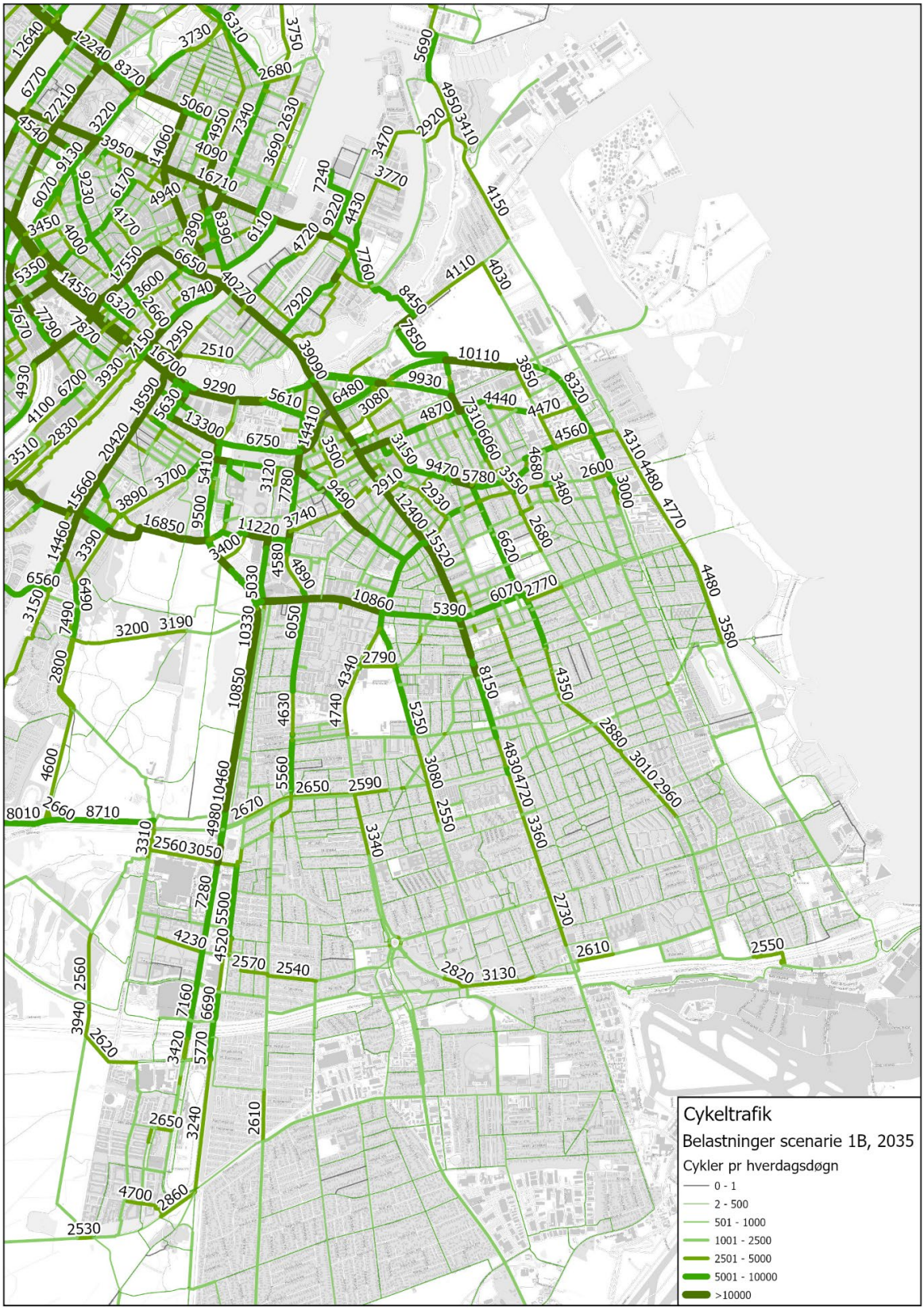
Figur 39 Trafikmængder for lastbiltrafik pr. hverdagsdøgn for scenarie 1B 2035, oversigt over København



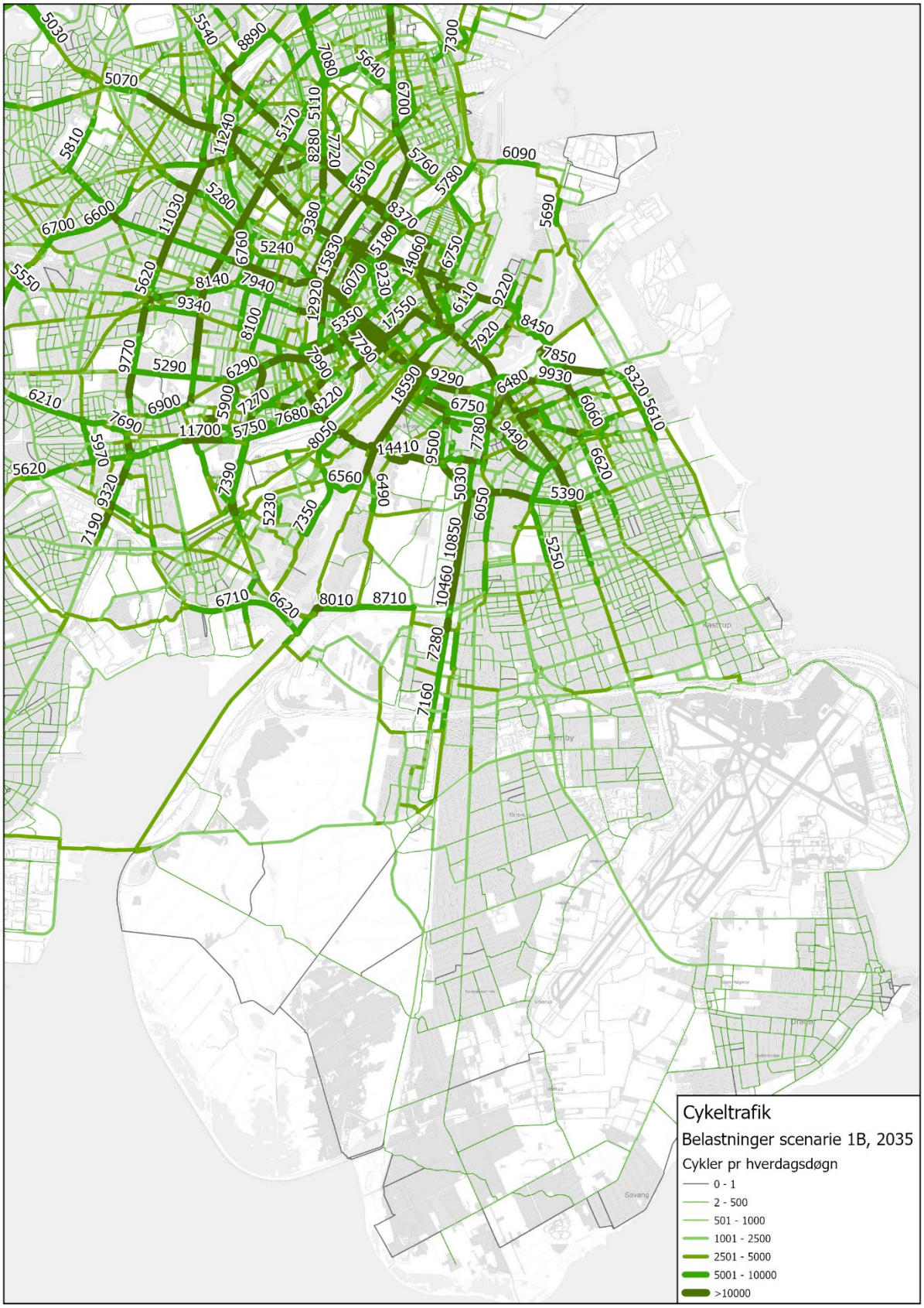
Figur 40 Trafikmængderr for cykeltrafik pr. hverdagsdøgn for Basis 2035, oversigt over Amager



Figur 41 Trafikmængder for cykeltrafik pr. hverdagsdøgn for Basis 2035, oversigt over København



Figur 42 Trafikmængder for cykeltrafik pr. hverdagsdøgn for scenarie 1B, oversigt over Amager



Figur 43 Trafikmængder for cykeltrafik pr. hverdagsdøgn for scenarie 1B, oversigt over København