Bilag: Projektliste

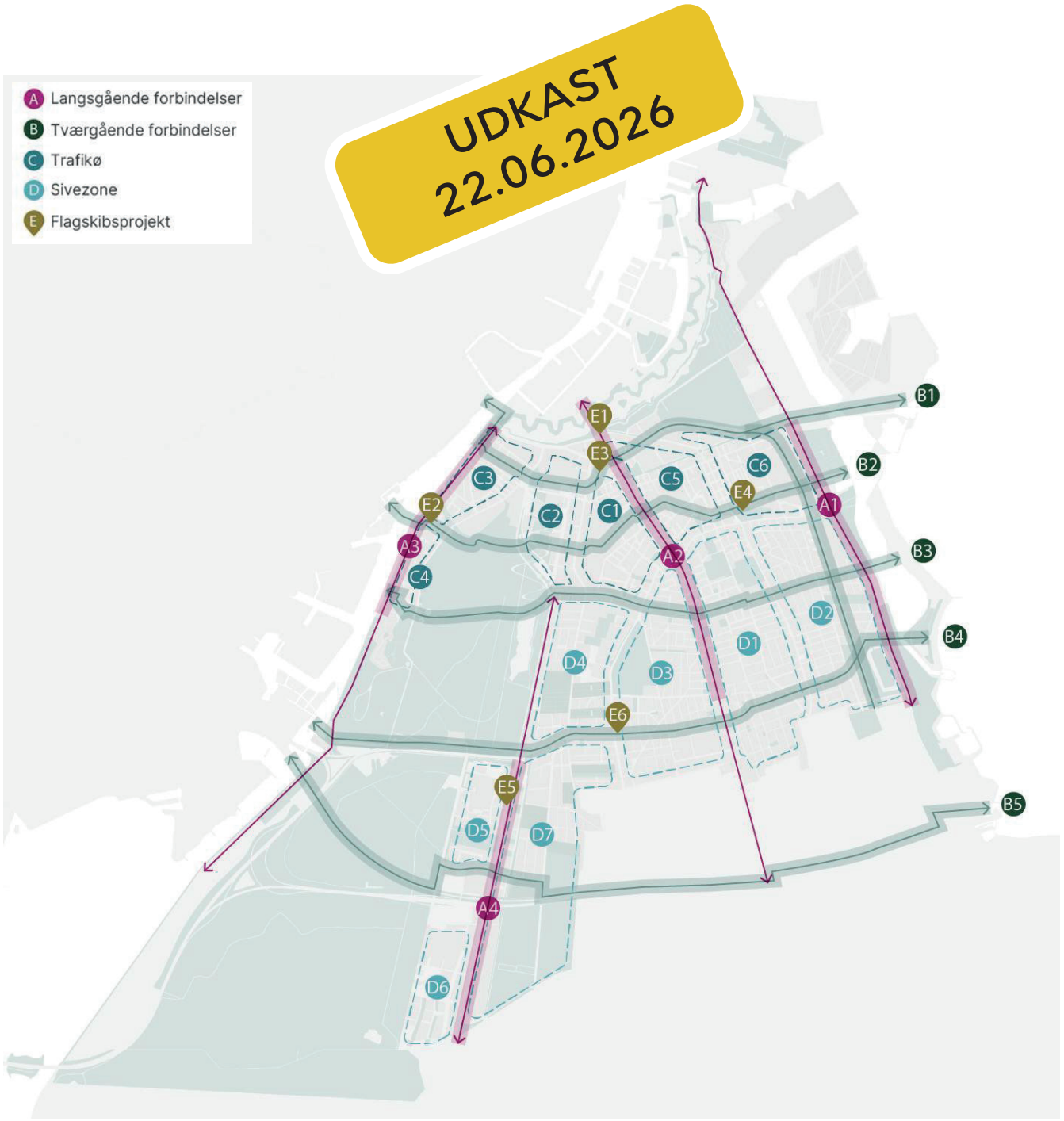
Nærværende projektliste giver et overblik over de væsentligste projekter i planen. Projekterne er udpeget på baggrund af forskellige forhold, herunder at de indgår i eksisterende vedtagende planer, fremkommet gennem trafik- og byrumsanalyser i arbejdet med denne plan eller gennem borgerinddragelsen mv. Fælles for alle projekter er at de giver mening ift. planens overordnede mål og strategiske tilgang.

Planen er udarbejdet på et overordnet strategisk niveau og indeholder derfor ikke detaljerede løsningsbeskrivelser. Hovedparten af projekterne kræver således en nærmere fastlæggelse af projekternes indhold, omfang, skala og ambitionsniveau, og forudsætter gennemførelse af efterfølgende foranalyser.

Listen omfatter ikke projekter, hvor Københavns Kommune allerede er afsat midler til ombygning, herunder f.eks. ombygningen af den nordligste rundkørsel på Ørestads Boulevard, skybrudsprojektet på Kornblomstvej samt forbedring af Lille Langebros landing mv. Ligeledes indgår der heller ikke projekter, der bliver gennemført i andet regi eksempelvis projekterne ifm. kunst- og arkitektkonkurrencen Byens Scene. Planen er dog udarbejdet med viden om de kommende projekter, og således at der sikres et samspil mellem disse og projekterne i planen.

Der udestår fortsat særligt en række byrumstiltag i de fredeliggjorte boligkvarterer, da disse i høj grad afhænger af den nærmere planlægning af områdernes disponering og de rumlige muligheder, der opstår. En nærmere afklaring forudsætter yderligere analyser af de enkelte områder herunder muligheder ift. ensretninger, svingforbud, vejlukninger og øvrige greb, der kan frigive mere plads i byrummet til opholdsmuligheder og mere bynatur. Det vil også være i dette forløb, at det kan præciseres hvor og hvordan det vil give bedst værdi at gennemføre midlertidige tiltag, der kan anvendes som afprøvning og beslutningsgrundlag.

Ligeledes fremgår heller ikke alle projekter, der kan være relevante ift. den foreslået ændret vejinfrastruktur på Amager, hvor der løbende f.eks. kan vise sig behov for optimerede krydsudformninger og ændrede programmer i signalanlæggene mv. Dette gælder også samtlige ændrede hastighedsgrænser samt diverse hastighedsdæmpende foranstaltninger.



Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
Langsgående forbindelser				
A1 - Amager Strandvej				
A1.1	Amager Strandvej/Prags Boulevard	Stigende trafik og andre trafikmønstre nødvendiggør en ombygning af dette kryds.	Ombygning af eksisterende signalreguleret kryds til et 4-benet signalreguleret kryds ved forlængelse af Forlandet til Amager Strandvej, bør ske som en naturlig del af byudviklingen af Kløverkvarteret.	2
A1.2	Amager Strandvej	Amager Strandvej er præget af utryghed og meget tung trafik på et snævret vejprofil. Trafikken vil stige markant fremover, når Østlig Ringvej åbner, hvilket vil belaste vejen yderligere. Dobbeltsidet parkering og det smalle vejprofil gør oplevelsen utryg for bilister og lastbiler, der skal passere hinanden. Få krydsningsmuligheder for fodgængere til og fra stranden.	Nedlæggelse af parkering skiftevis i hver side langs vejen kan skabe bedre plads til at udvide kørebaner i bredden og opnå et bedre flow for biltrafik og tung trafik. Brede parkeringsspor (fra 2,0 m til 2,3 m). Flere sikre krydsningspunkter med støttepunkter for fodgængere og cyklister. Ændringer i signaler til favorisering af den motorkørende trafik langs Amager Strandvej. Forslaget har været behandlet af TMU den 6. maj 2024, men der har ikke været afsat midler til det endnu.	0
A1.3	Amager Strandvej, fra Krimsvej til Italiensvej	Kombinationen af parkering i det dobbelt vejforløb, høj trafikintensitet og få sikre krydsningsmuligheder skaber både en visuel og fysisk barriere mellem bebyggelsen og kysten.	Byrum med træer, beplantning og integreret parkering på strækningen fra Øresundsvej til Italiensvej. Den eksisterende sekundære adgangsvej omdannes til en grøn promenade langs bebyggelsen, udformet således den stadig sikrer adgang til den bagvedliggende bebyggelse. Promenaden skal skabe bedre sammenhæng mellem by og strand og give plads til ophold, bevægelse og byliv	2
A2 - Amagerbrogade				
D1	Christmas Møllers Plads	Se D1	Se D1	3
A2.1	Amagerbrogade mellem Christmas Møllers Plads og Amager Boulevard	Byrummet har uudnyttet potentiale. Hovedparten af trafikken er gennemkørende, og bidrager kun lidt til bylivet.	Bussluse, der leder den gennemkørende biltrafik via Amager Boulevard og Langebro. Tiltaget vil markant reducere biltrafikken og støjniveauet på strækningen og dermed skabe bedre rammer for ophold, handel og byliv. Ved at frigive areal og mindske gennemkørende trafik kan gaden omdannes med bredere fortove, grønne elementer og opholdsarealer, som styrker gadens karakter som lokal handelsgade og byrum.	3
A2.2	Amagerbrogade ml. Amager Boulevard og Øresundsvej	Amagerbrogade er Amagers eneste strøggade, hvor gode muligheder for ophold langs gaden samt krydsning af gaden skal prioriteres, så strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes. Meget biltrafik skaber dog utryghed, optager areal og spiller ikke sammen med gadens karakter. Mangler krydsningspunkter ved flere befærdede stiforbindelser på tværs.	Omprioritering af arealanvendelse, så gaden i højere grad prioriteres til cyklister og gående. Mindre gennemkørende biltrafik.	3
A2.3	Englandsvej/Amagerbrogade/Øresundsvej	Kompliceret, uoverskueligt og utrygt kryds. Tvivl om vigepligter og rute gennem krydset.	Skabe mere trygge og trafiksikre løsninger. Evt. ved nedlæggelse af samtlige svingbevægelser i krydset, og højresving undtaget for cyklister. Projektet skal kvalificeres nærmere i sammenhæng med evt. trafikøer og sivezoner i området.	3
A2.4	Amagerbrogade ml. Englandsvej og Vejlands Allé	Smalle cykelstier sammenlignet med cykeltrafikmængderne. Ofte uheldige parkerede køretøjer på cykelsti eller kørebaner, som skaber trafikale problemer. Generelt rigtig meget trafik på Amagerbrogade, hvilket kan skabe stress og utryghed blandt brugerne. Gaden lever ikke helt op til dens karakter som strøggade.	I den sydlige ende af Amagerbrogade fra Englandsvej til Vejlands Allé, foreslås en fortsættelse af den urbane gadeudformning med to smalle vognbaner, bredere cykelstier, fortove og opholdsarealer med træer, hvor der er plads. Tiltaget indebærer, at midterrabatten nedlægges, og at antallet af svingbaner reduceres for at opnå et smallere tværsnit. Behovet for svingbaner vurderes konkret fra sted til sted i den videre planlægning. Ligeledes vurderes behovet for dedikerede busbaner, samt muligheden for at etablere fremskudte stoppesteder for busser, hvormed tilgængeligheden for buspassagererne og bussernes fremkommelighed prioriteres. Projektmulighederne skal også opvejes ift. bevarelse af vejtræerne på strækningen.	3
A2.5	Gyldenrisvej/Amagerbrogade	Dårligt udsyn og svære betingelser for de mange bilister til og fra supermarkederne på Gyldenrisvej i det vigepligtsreguleret kryds giver presset situationer og dårlig trafiksikkerhed. Desuden kører nogle bilister med høj fart på denne del af Amagerbrogade.	Etablering af et signalreguleret T-kryds eller etablering af midterareal på Amagerbrogade. Begge løsningsforslag vil kræve fældning af træer og nedlæggelse af bilparkeringspladser.	2
A3 - Islands Brygge				
A3.1	Islands Brygge nord for Axel Heides Gade	Smalle cykelstier. Krydsning af Islands Brygge for fodgængere kan nogle steder være svær. Kapaciteten af cykelstierne er belastet særligt i spidstimen, da Islands Brygge udgør den primære rute for mange cyklister til og fra Amager. Særligt cyklister kan føle sig utrygge som en konsekvens heraf. Det kan være svært for alle trafikanter at krydse til og fra sidevejene i spidstimen.	Ensretning af Islands Brygge mod nord frem til Njalsgade og nedskiltning af hastigheden til 30 eller 40 km/t km/t på hele strækningen. Ensretningen giver mulighed for at reducere kørebanearealet og udvide de eksisterende cykelstier i begge sider, samtidig med at varelevering og parkering kan opretholdes. Desuden forbedres krydsningsmulighederne for bl.a. gående til og fra havnen. Tiltaget skal binde bydelen bedre sammen for gående og cyklende samt styrke forbindelsen mellem bebyggelsen, havnefronten og vandet. Strækningen ml. Axel Heides Gade og Sturlasgade er en privat fællesvej.	2
A3.2	Islands Brygge syd for Axel Heides Gade	Smalle cykelstier. Kapaciteten af cykelstierne er belastet særligt i spidstimen, da Islands Brygge udgør den primære rute for mange cyklister til og fra Amager. Særligt cyklister kan føle sig utrygge som en konsekvens heraf. Høj belægning af eksisterende bilparkeringspladser	Ensretning mod nord og nedskiltning af hastigheden til 30 eller 40 km/t inkl. hastighedsdæmpende foranstaltninger. Ensretningen giver mulighed for at reducere det samlede køreareal og dermed frigive plads til bredere cykelstier i begge sider. Evt. anlægge flere bilparkeringspladser i begge sider af vejen. Tiltaget vil samtidig forbedre oversigts- og krydsningsforholdene for de mange brugere, der færdes til og fra havnen, samt understøtte byliv og ophold langs gaden. Tiltaget skal binde bydelen bedre sammen for gående og cyklende og styrke forbindelsen mellem bebyggelsen, havnefronten og vandet. Vejstrækningen er en privat fællesvej.	2

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
A4 - Ørestads Boulevard				
A4.1	Rundkørsel på Ørestads Boulevard ved DR Byens parkeringsplads	Rundkørslerne på Ørestads Boulevard udgør et problem for trafiksikkerheden og trygheden for trafikanterne på strækningen, da udsynet for højresvingende bilister er dårligt. Desuden skaber de et trafiksikkerhedsmæssigt og fremkommelighedsmæssigt problem ift. afvikling af tung trafik.	Ombygning til signalreguleret kryds. Rundkørslen formodes ombygget ifm. etableringen af M5 metrostation ved DR Byen.	2
A4.2	Rundkørsel ved Ørestads Boulevard/Grønjordsvej	Rundkørslerne på Ørestads Boulevard udgør et problem for trafiksikkerheden og trygheden for trafikanterne på strækningen, da udsynet for højresvingende bilister er dårligt. Desuden skaber de et trafiksikkerhedsmæssigt og fremkommelighedsmæssigt problem ift. afvikling af tung trafik.	Ombygning til signalreguleret kryds. Rundkørslen formodes ombygget ifm. etableringen af M5 metrostation ved DR Byen.	2
A4.3	Ørestads Boulevard ca. 80 m nord for Vejlands Allé	Manglende krydsningsforhold ved grustien, der fører igennem Amager Fælled nord for kærlighedsøen.	En ny vigepligtsreguleret stikrydsning med midterhelle. Sammen med en ny stikrydsning på tværs af Ørestads Boulevard ved grusstien nord for Kærlighedsøen på Amager Fælled, er det muligt at give et mere rekreativt alternativ for cyklister og gående - end færdsel langs den trafikerede del af Vejlands Allé. Dette kan medvirke til en mere rolig cykelrute via eksisterende grusstier til og fra den kommende Fælledby. Projektet skal koordineres med By & Havn, der ejer arealerne på Amager Fælled.	2
A4.4	Vejlands Allé/Ørestads Boulevard	Trængselsproblemer i krydset kan forværres i fremtiden med udbygning af Fælledby og Bella Center Nord samt øvrige tiltag i planen, der kan skubbe mere trafik over på Ørestads Boulevard.	Ombygning med fokus på fremkommelighed for biler. Kapaciteten i sydgående højresvingsbane ved Ørestads Boulevard skal muligvis udvides. Ligeledes gælder muligheden for venstresving fra Vejlands Allé mod nord på Ørestads Boulevard. Projektet vil afhænge af i hvilken grad, der bliver fredeliggjort i nærtliggende boligkvarterer.	3
D5	Højbanen i Ørestad	Se D5	Se D5	0
A4.6	Ørestads Boulevard ved Byparken	Nogle bilister kører med høj fart og respekterer ikke den eksisterende fodgængerovergang. Mange skolebørn krydser Ørestads Boulevard her - særligt ifm. ringetid.	Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger f.eks. hævet flade ifm. den eksisterende overgang eller ombygning af eksisterende overgang med tre krydsningspunkter (midter/sideheller) for at øge overskueligheden ved krydsning af de fire trafikstrømme.	1
A4.7	Ørestads Boulevard ved Fields	Eksisterende fodgængerfelt ved Fields/Ørestads Station er utryg for både gående og bilister, da der er mange krydsende fodgængere og det nogle gange er uklart hvorvidt vigepligten overholdes.	Evt. signalregulering ved fodgængerovergang ved Fields. Alternativt evt. krydsning med tre støttepunkter, således at færre trafikstrømme skal krydses for fodgængerne ad gangen og ændring af vigepligten.	1
A4.8	Ørestads Boulevard i Ørestad City	Vejstrækningen har et stort potentiale for øget byliv og ophold, da mange færdes langs denne. Boulevarden fremstår dog meget bastant med bredt vejprofil og mange beton elementer.	Flere grønne elementer og vejtræer langs Ørestads Boulevard evt. på midterhellen.	1
A4.9	Byrum under metrohøjbanen	Arealerne under metrohøjbanen har mange uudnyttede potentialer i Ørestad City, da de er placeret centralt, der færdes mange langs Ørestads Boulevard, og da arealerne til dels er overdækkede.	Der udarbejdes en sammenhængende byrumsindsats under metroens højbane i tråd med flagskibsprojektet syd for Bella Center station. Eksempelvis rummer byrummene ved Vejlands Allé/Ørestads Boulevard og i Ørestad Nord (hvor metrolinjen slipper sit parallelle forløb med Ørestads Boulevard) muligheder for at blive indrettet i samspil med de omkringliggende byrum og funktioner. Arealerne ejes primært af Metroselskabet, hvorfor evt. projekter skal udvikles i et samspil.	2
Tværgående forbindelser				
B1 - Amagerbanen				
B1.1	Islands Brygge/Reykjaviksgade	Det vil ikke nødvendigvis være intuitivt, at krydse Islands Brygge ved Reykjaviksgade for at komme på ruten via Amagerbanen.	Tydeligere rute forløb, wayfinding og skiltning. Projektet afhænger af projekt B1.2, hvor linjeføringen for ruten via enten Myggenæsgade eller Weidekampsgade bl.a. skal afklares	2
B1.2	Myggenæsgade/Ørestads Boulevard	Uhensigtsmæssig krydsning til meget cykeltrafik, da der skal krydses fortov, cykelstier og fire kørebaner med kun en krydsningshelle.	Afklaring af muligheden for at etablere signalanlæg med dets nærhed til de to øvrige signalregulerede kryds nord og syd for lokaliteten. Alternativt benytte Weidekampsgade, hvor der allerede er et signalanlæg, som korridor for Amagerbanen-ruten i stedet. Projektet afhænger også af projekt B1.3.	2
B1.3	Faste Batteri	Ingen cykel- og gangforhold på tværs af fredede fortidsminde Faste Batteri.	Undersøge muligheden for at ophæve eksisterende fredning, så der kan anlægges sti på tværs af Faste Batteri. Alternativt benytte en anden linjeføring for ruten, så denne i stedet forløber langs Weidekampsgade og udenom det fredet areal.	2
B1.4	Faste Batteri Vej	Ingen cykelstiforhold langs Faste Batteri Vej.	Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger evt. i form af bump med cykelsluse. Alternativt benytte sti i eget tracé langs eksisterende grøn rute igennem området syd for vejen.	2
B1.5	Faste Batteri Vej/Amagerfælledvej	Krydsningsforhold svarer ikke til fremtidige trafikmængder på tværs og langs Amagerfælledvej.	Etablering af forbedret krydsningsforhold enten som krydsningshelle eller signalregulering (dog kort afstand til eksisterende signal ved Amagerfælledvej/Njalsgade). Projektet bliver påvirket af en evt. trafikø ved Sønderbro samt Christmas Møllers Plads, da disse indvirker på trafikmængderne på Amagerfælledvej.	2
D3	Svinget	Se D3	Se D3	2
B1.6	Vermlandsgade/Uplandsgade/Store Mølle Vej	Manglende krydsningsforhold for cyklister og gående ml. Store Mølle Vej og videre langs Amagerbanen. Uoverskueligt kryds i dag. Stigende trafikmængder og nye trafikstrømme i krydset Vermlandsgade/Uplandsgade dels pga. byudviklingen på Nordøstamager og dels med det ændret vejnet, der indgår i denne plan.	Ombygning af eksisterende signalreguleret kryds til håndtering af den tværgående forbindelser samt mere trafik generelt. Projektet afhænger graden af trafikal fredeliggørelse af Amagerbro-kvarteret.	2
B1.7	Amagerbanen langs Uplandsgade	Færdsel for cyklister og gående langs Uplandsgade er støjpræget og utryg, når der bl.a. kører mange lastbiler på denne strækning. Med udbygningerne i nordøstamager samt fredeliggørelserne i boligkvartererne, som denne plan lægger op til, vil der blot komme mere biltrafik og tung trafik på Uplandsgade i fremtiden.	Etablering af forbindelse for cyklister og gående langs Amagerbanens tracé eller langs vejen og stien nord for denne ml. Vermlandsgade og Laplandsgade. Herfra enten på Kløvermarkens arealer ml. kolonihavehuse og de eksisterende fodboldbaner eller langs det nedlagte jernbanetracé. Projektet kan evt. kombineres med øget biodiversitet på det gamle baneterræn. Første del af strækningen ejes af DSB og anden del af Metroselskabet, hvorfor evt. projekter skal udvikles i et samspil med disse ejere. Kløvermarken er desuden fredet, hvorfor en rute her skal afklares nærmere ift. fredningsforhold samt afstand til boldbaner mv.	2

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
B2 - Sundholmsruten				
D2	Axel Heides Gade	Se D2	Se D2	3
B2.1	Nordlig stiforbindelse på tværs af Amager Fælled ml. Axel Heides Gade og Ørestads Boulevard	Meget smal sti til dobbeltrettet cykeltrafik og gangtrafik. Utrygt og bredden modsvare ikke trafikmængderne. Der opstår utryghed og konflikter cyklister imellem og fodgængere. Farligt med hundeluftere også. Behov for bredere stiforbindelser til institutioner og DR Byen mv.	Opgradering af stiforhold. Udvidelse af bredden. Stien føres igennem et fredet areal.	1
B2.2	Tom Kristensens Vej og stiforbindelse	Manglende cykelstiforhold på Tom Kristensens Vej.	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Tom Kristensens Vej og skiltning af fælles sti ml. Tom Kristensens Vej og Kaj Munks Vej. Projektudformningen kan afhænge af det kommende signal reguleret kryds samt evt. byudvikling i området.	2
B2.3	Kaj Munks Vej	Manglende cykelstiforhold på Kaj Munks Vej	Etablering af en cykelgade eller kørsel i blandet trafik med hastighedsdæmpende foranstaltninger.	2
B2.4	Kaj Munks Vej/Amagerfælledvej	Manglende krydsningsforhold for cyklister og gående kommende fra øst.	Etablering af forbedret krydsningsforhold enten som krydsningshelle. Projektet bliver påvirket af en evt. trafikø ved Sønderbro samt Christmas Møllers Plads, da disse indvirker på trafikmængderne på Amagerfælledvej.	2
B2.5	Sundholmsvej ml. Byhaven og Kornblomstvej	Manglende cykelstiforhold på denne del af Sundholmsvej	Forbedring af eksisterende stipassage igennem Byhaven. Hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump med cykelsluser på Sundholmsvej. Projektet er afhængigt af B2.6.	2
B2.6	Sundholmsvej og Frankrigshusene	Manglende intuitiv forbindelse ml. Sundholmsvej og Frankrigshusene	Foranalyse af flere alternative ruter. Eksempelvis via Kornblomstvej, Ølandsgade, Brysselgade og Frankrigshusene eller via Sundholmsvej, Tingvej og Frankrigsgade eller via Brydes Allé, Sundholmsvej og Tingvej. Skal undersøges nærmere.	2
B2.7	Wittenberggade	Bredt vejprofil, hvor nogle bilister kører hurtigt.	Begrønning og opholdsmuligheder på bekostning af punktvise omdannelse af parkeringsarealer. Projektet kan spille sammen med omdannelsen af byrummet ved Frankrigsgade Svømmehal.	1
D4	Lergravsparken	Se D4	Se D4	3
B3 - Fælled til strand				
B3.1	Enghave Brygge broen	Manglende mulighed for at krydse havnen for gående og cyklister. Stort pres på den eksisterende forbindelse via Vesterbro/Enghave Brygge og Islands Brygge via Bryggebroen.	Anlæg af cykel- og gangbro inkl. landing. Placering af broen blev vedtaget af Teknik- og miljøudvalget den 10. marts 2025, men der er endnu ikke afsat midler til anlæg af broen.	1
B3.2	Artillerivej/Rundholtsvej/Grønjordsstien	Ikke trafiksikker krydsning i østgående retning mod Grønjordsstien. Der bliver kørt med høj fart på denne del af Artillerivej.	Etablering af signalregulering eller hævet flade med krydsningshelle mv.	1
B3.3	Stiforbindelse på tværs af Amager Fælled ml. Rundholtsvej og Ørestads Boulevard	Eksiterende sti er ikke en velegnet til meget cykel- og gangtrafik. Da trafikmængderne vil stige bl.a. ved en evt. etablering af Enghave Brygge broen i fremtiden.	Opgradering af sti med fast belægning og evt. breddeudvidelse og belysning. Stien forløber igennem et fredet område, hvorfor realiseringen af projektet kræver afklaring af fredningsforholdene.	2
A4.2	Rundkørsel ved Ørestads Blvd./Grønjordsvej	Se A4.2	Se A4.2	
B3.4	Peder Lykkes Vej ml. Englandsvej og Amagerbrogade	Smalt vejprofil på denne lokalvej uden cykelstiforhold. Parkerede biler indsnævre kørebanen endnu mere. Mange skolebørn til og fra Sankt Annæ Skole. Central vejstrækning på Fælled til Strand.	Fartdæmpende foranstaltninger i form af beplantede lommer, opholdsmuligheder og belægningsskift for at indikere, at vejen til er på de cyklendes præmisser. Nedlæg kantstensparkering for at skabe mere plads. Alternativ ensretning af Peder Lykkes Vej i en retning og Ulrik Birchs Allé i modsatte retning. Strækningen er desuden en privat fællesvej.	0
B3.5	Elbagade ml. Amagerbrogade og Kastrupvej	Manglende cykelstiforhold. Bredt vejprofil med høj hastigheder for den motorkørerende trafik. Uheldige trafiksikkerhedsmæssige situationer med bakkende biler fra parkeringspladserne og cyklister. Svært at finde ledige bilparkeringspladser i området. Strækningen er central for at skabe en sammenhængende Fælled til Strand forbindelse.	Etablering af cykelstier ml. træerækken og fortovet ved at rykke eksisterende bilparkering længere tilbage. Evt. etablering af skråparkering. Projektet skal afklares sammen med B3.6 og B3.7.	0
B3.6	Elbagade/Grækenlandsvej	Det eksisterende vigepligtsreguleret kryds er utrygt for fodgængere. Der opleves høj fart på Elbagade og mange skolebørn skal krydse vejen til og fra bl.a. Sundbyøster Skole og Amager Lilleskole.	Nedskiltning af hastigheden på Elbagade til 30 km/t. Etablering af fodgængerfelter i det vigepligtsregulerede kryds. Alternativt etablering af udvidede fortovsarealer (hundeører) i krydset. Projektet er afhængigt af B3.5 og B3.7.	0
B3.7	Elbagade/Kastrupvej	Manglende krydsning forhold for cyklister og gående i vestgående retning	Forbedring af krydsningsforhold eksempelvis ved etablering af krydsningshelle. Projektet er afhængigt af B3.5 og B3.6.	0
B3.8	Italiensvej ml. Backersvej og Amager Strandvej	Ingen cykelstiforhold	Dobbeltrettet cykelsti midterlagt i grønt areal, cykelsti i eksisterende parkeringsspor eller cykling i blandet trafik med hastighedsdæmpende foranstaltninger med cykelsluser. Evt. nedlæg bilparkeringspladser mod det grønne areal for at udvide arealet og øge forbindelsen til dette.	1
B4 - Femørenruten				
B4.1	Vejlands Allé/Digevej	Der er kun en signalreguleret overgang over Vejlands Alle på den vestlige side af krydset.	Ved krydset ved Vejlands Allé etableres en mere sikker krydsning med længere grøntid for cyklister og gående i nordgående retning på tværs af Vejlands Allé, som del af den grønne rute Ørestadsforbindelsen.	3

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
D6.1	Vejlands Allé ml. Ørestads Boulevard og Englandsvej	Se D6.1	Se D6.1	
D6.2	Vejlands Allé ml. Englandsvej og Amagerbrogade	Se D6.2	Se D6.2	
B4.2	Greisvej	Greisvej er flere steder smal med parkerede biler i begge sider af vejen. Dette kan gøre det utrygt at færdes som cyklist, der kan føle sig klemt ved passage af parkerede biler i blandet trafik. Desuden afskærer nogle parkerede biler ml. Grækenlandsvej og Kastrupvej udsigten og adgangen til de grønne arealer. Potentialet af de eksisterende grønne arealer bliver ikke udnyttet til fulde.	Færdiggørelse af den planlagte grønne rute. Ensretning af det dobbelte vejprofil af Greisvej i hver sin retning ml. Grækenlandsvej og Kastrupvej. Nedlæg parkering i den vejside, der vender ind mod det grønne areal. Udvikling af de eksisterende grønne arealer til omfattende mere biodiversitet, lokale, aktive mødesteder, der understøtter fællesskabsaktiviteter inkl. opholdsarealer, boldbaner, legeredskaber, bænke og andre aktivitetstilbud. Skabelsen af et lokalt ankerpunkt for de omkringliggende beboelsesområder. Alternativt ensret hele Greisvej mod øst og Wibrandtsvej mod vest (dette vil dog afhænge af C7.1 og C8.4) Hele Greisvej er en privat fællesvej.	2
B5 - Kastrupruten				
B5.1	Stiforbindelse over fælleden ml. Royal Golf Centers golfbaner og jernbanen	Mange cyklister og gående bruger ruten på via Sjællandsbroen og til og fra Ørestad City. Grussti med mange huller gør det utrygt at cykle særligt i mørke.	Opgradering af stien langs banen med fast belægning som forlængelse af den grønne cykelrute ved Amagerbroen. Stien forløber dog igennem det fredet område Kalvebod Kile.	2
B5.2	Passage over Amagermotorvejen og Selinevej	Krydsningen af Amagermotorvejen og Selinevej er i dag ikke direkte og intuitiv ligesom tilfældet er med jernbanen.	Realiseringen af den planlagte grønne rute. Evt. gennem broanlæg eller bedre cykelstiforhold langs den eksisterende forbindelse.	3
B5.3	Kongelundsvej/Hf. Vestereng	Manglende krydsningsmuligheder for cyklister og gående.	Forbedret krydsningen af Kongelundsvej ved Hf. Vestereng med midterhelle for gående og cyklister.	2
Fredeliggjorte boligområder				
C1 - Sønderbro				
C1.1	Sundholmsvej nord for Brydes Allé	Sundholmsvej er utryg at krydse for særligt skolebørn til og fra Amager Fælled Skole. Desuden kører nogle bilister i høj fart.	Fredeliggørelse af Sundholmsvej kan ske eksempelvis med en bussluse på Sundholmsvej nord for Brydes Allé, hvormed området ikke bliver egnet til gennemkørende biltrafik. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	2
C1.2	Tingvej ml. Hørhusvej og Amagerbrogade	Manglende cykelstiforhold på Tingvej på trods af mange cyklister. Smalt vejprofil med parkering i begge sider af vejen, hvilket skaber utrygge og potentielt farlige situationer for cyklister, der deler den smalle kørebanen med bilister.	På Tingvej nord for Hørhusvej foreslås en ensretning af biltrafik mod Amagerbrogade, der giver plads til cykelsti i modstrømsretning. Cykelløsningen på Tingvej skaber en styrket forbindelse på tværs af Amagerbrogade. På Tingvej mellem Sundholmsvej og Hemsedalsgade indrettes parkering fra skrå til parallelparkering i lommer på den ene side af vejen for at skabe bedre forhold for cyklende. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	2
C1.3	Brydes Allé/Birketinget	Manglende krydsningsforhold for cyklister og gående.	I den sydlige ende af Brydes Allé nær Peder Lykkes Skolen, foreslås en indsnævring og en ny fodgængerovergang, der skaber bedre adgangsforhold til skolen. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	2
C1.4	Skotlands Plads	Skotlands plads er et eksempel på eksisterende byrumskvaliteter, der kan forbedres med små tiltag.	Skotlands Plads er omgivet af veje, og for at give pladsen en naturlig afslutning og en bedre kobling til den tilstødende bebyggelse og fortov, er det foreslået at trække pladsen mod nordvest – op til Købnerkirken. Pladsen skal udformes, så brandbiler, renovationskøretøjer mm. fortsat kan betjene den nære bebyggelse. De omkringliggende veje er allerede ensrettede, og tiltaget kræver derfor kun mindre justeringer af det eksisterende trafikbillede. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	1
C1.5	Romsdalsgade	Uudnyttet byrumspotentiale.	Skabe mindre lommer og mødesteder i lokalgaden. Gaden rummer i dag potentiale med en fælleshave i den ene ende og en udvidelse af fortovsarealet i den anden. For at samle disse kvaliteter er der foreslået en mindre pladsdannelse midt i gaden ved mødet med Dovregade. Her mødes gadens tre bygninger, og området har gode solforhold. For at frigive plads til mødested, ophold, træer og andre hverdagsfunktioner såsom affaldssortering og cykelparkering, foreslås gaden ensrettes. Pladsen udformes som en hævet flade, der samtidig fungerer som fartdæmper og forbedrer mulighederne for at krydse gaden på tværs. Tiltaget binder gadens mindre lommer og mødesteder sammen til én helhed. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	2
C1.7	Norgesgade/Hallandsgade	Uklar forbindelse for cyklister og gående mellem Njalsgade og Amagerbrogade.	Hallandsgade og Norgesgade foreslås ensrettet for biltrafik, så biltrafik kan køre mod vest ad Hallandsgade og mod øst ad Norgesgade. Parkering koncentreres til den ene side af vejen for at frigive plads til cykelsti i modstrømsretning. Løsningen forbinder Amagerbrogade og Holmbladsgade med Islands Brygge og Njalsgade. Ensretning i gaden giver mulighed for at styrke parkens tilstedeværelse i kvarteret. Ved ensretning og nedlæggelse af parkering kan parken trækkes over gaden og skabe en central pladsdannelse. En ny trærække anlægges langs hele strækningen og skaber en grøn port og indgang til Norgesgade og det indre parkrum. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	2

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
C1.8	Peder Lykkes Vej ml. Røde Mellemvej og Glommensgade	Peder Lykkes Vej er et eksempel på hvordan skolens nære områder kan tilpasses, så der skabes attraktive byrum rundt om skolen samtidig med at det gøres mere trygt for børn at gå og cykle i skole. Manglende opholdsmuligheder og trygge krydsningsforhold for cyklister og gående på tværs af Peder Lykkes Vej.	Etablering af små pladser, opholdszoner og kunstneriske indslag, der afspejler områdets lokale identitet og mangfoldighed. Kobling til Remiseparken, som fungerer som et centralt grønt mødested og rekreativt knudepunkt for bydelen. Evt. lukke for indkørsel til Tingvej fra Peder Lykkes Vej, og erstatte med krydsningsmulighed for gående og cyklende. Etablering af bedre krydsningsforhold på Peder Lykkes Vej ml. Peder Lykkes Skolen og passagen til Remiseparken. Alternativt etablering af forbedret belysning i tunnelen ved Tingvej. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundholm-området inkl. trafik fredeliggørelse og placeringen af de tværgående forbindelser.	2
C2 - Ørestad Nord				
C3 - Islands Brygge Nord				
A3.1	Islands Brygge nord for Axel Heides Gade	Se A3.1	Se A3.1	
C3.1	Kigkurren – Snorresgade – Halfdansgade	Uudnyttet potentiale for mere grønne byrum med opholdsmuligheder.	Omdannelse af Kigkurren, Snorregade og Sturlasgade til grønne byrum. Københavns Kommune er i gang med at udarbejde en helhedsplan for området.	1
C3.2	Langebro	Eksisterende brede cykelbaner betyder ingen adskillelse ml. cyklister og motorkøretøjer på Langebro, hvilket kan skabe utryghed i spidstimen, hvor der er mange cyklister og bilister der krydser broen.	Opgradering af eksisterende cykelbane til cykelsti med kantstensopspring. Projekt lige uden for projektområdet.	1
C3.3	Ved Langebro	Der mangler cykelstiforhold i den sydlige side af vej.	Etablering af cykelsti for cyklister i sydøstgående retning. Projekt lige uden for projektområdet.	1
D2	Axel Heides Gade	Se D2	Se D2	
C4 - Islands Brygge Syd				
B3.1	Enghave Bryggebro	Se B3.1	Se B3.1	
A3.2	Islands Brygge syd for Axel Heides Gade	Se A3.2	Se A3.2	
C4.1	Artillerivej ca. 80 m nord for Vejlands Allé	Utryg krydsning for cyklister kommende fra Artillerivej, og som skal krydse vejen videre til cykelstien i eget tracé langs Vejlands Allé mod øst.	Etablering af bedre krydsningsforhold. Evt. ved anlæg af en krydsningshelle samt hævet flade.	1
C4.2	Artillerivej ved Boldklubben Hekla	Utryg krydsningsforhold for cyklister og gående, der skal krydse Artillerivej ved Boldklubben Hekla. Her krydser mange børn ifm. fritidsaktiviteter ved boldklubben. Bilister kører i høj fart, udsynet er dårligt og der er intet fortov.	Udvidelse af den eksisterende midterhelle, indsnævring af kørebanerne, etablering af bedre belysning og fartdæmper i form af en hævet flade. TMU har allerede vedtaget et løsningsforslag til dette. Finansieringen er henvist til overførselssagen 2025-2026.	1
D2	Axel Heides Gade	Se D2	Se D2	
C5 - Amagerbro				
C5.1	Amagerbro Torv	Pladsen er præget af meget cykelparkering og lysskakter til metroen, der optager byrummet. Uudnyttet potentiale som Amager centrum.	Begrønning, bedre opholdsmuligheder med bænke og blomster, flere aktiviteter i byrummet (f.eks. petanque, filmvisning på gavl mv.), bedre håndtering af cykelparkering.	1
B2.7	Wittenberggade	Se B2.7	Se B2.7	
C5.2	Øresundsvej/Kirkegårdsvej/Spaniensgade	Mange cyklister og gående krydser Øresundsvej ml. Spaniensgade og Kirkegårdsvej. Krydsningen er utryg, da vejens kurvede forløb og til tider høj hastighed betyder, at det er svært at se modkørende trafikanter på Øresundsvej, når man kommer fra Kirkegårdsvej.	Etablering af en hævet flade på Øresundsvej ml. Spaniensgade og Kirkegårdsvej, samt nedskiltning af hastigheden til 40 km/t. Desuden etablering af midterhelle på Øresundsvej ved sideforskydning af fortov og cykelsti mod syd.	1
C5.3	Prags Boulevard ml. Amagerbrogade og Vermlandsgade	Prags Boulevard har udtryk af en byrumsmæssige bagside. Parkerede biler dominerer bybilledet, som er ensformigt med manglende diversitet indenfor aktiviteter, interaktioner for brugerne samt få siddepladser. Bynaturen består af mange plæneareal med manglende forskellighed og biodiversitet.	Etablering af et sammenhængende byrum med fokus på biodiversitet, klimasikring, oplevelser, mødesteder, legepladser, opholdsmuligheder mv. Prags Boulevard har sine egne potentialer og desuden oplagte synergier med Amagerbanen. Prags Boulevard vil have karakter af et lokalt parkstrøg, som tilbyder oplevelse i forbindelse med lokale destinationer som Kvartershuset, Prismen og Nordøstamager Skole. Desuden kan udvikling af arealerne langs Prags Boulevard være med til at afhjælpe behovet for bedre udearealer for børnene ifm. Nordøstamager skole.	1
C5.4	Brysselgade og Frankrigshusene	Manglende cykelstiforhold. Svært at krydse vejen som fodgænger. Dårligt udsyn pga. det kurvede vejforløb og parkerede biler. Uheldige situationer med bakkende bilister fra skråparkeringspladserne langs Frankrigshusene og cykling i blandet trafik.	Etablering af cykelstiforhold og mere trafiksikker krydsningsforhold ved Ålandsgade. I øvrigt mulighed for forbedring af lille plads ved det gamle platan træ på Frankrigshusene. Projektet kan spille sammen med omdannelsen af byrummet ved Frankrigsgade Svømmehal.	1
C6.5	Østriggade ml. Lergravsvej og Holmbladsgade	Se C6.5	Se C6.5	
C6 - Nordøstamager				
D4	Lergravsparken	Se D4	Se D4	

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
C6.1	Prags Boulevard ml. Vermlandsgade og Amager Strandvej	Prags Boulevard har udtryk af en byrumsmæssige bagside. Parkerede biler dominerer bybilledet, som er ensformigt med manglende diversitet indenfor aktiviteter, interaktioner for brugerne samt få siddepladser. Bynaturen består af mange plæneareal er med manglende forskellighed og biodiversitet.	Etablering af et sammenhængende byrum med fokus på biodiversitet, klimasikring, oplevelser, mødesteder, legepladser, opholdsmuligheder mv.	1
B1.6	Vermlandsgade/Uplandsgade/Store Mølle Vej	Se B1.6	Se B1.6	
C6.2	Kløvermarken	Kløvermarken har stor grøn kvalitet, men fungerer i dag som et afsondret bagsiderum frem for et bylivsmål. Adgangen er besværlig på grund af trafik hele vejen rundt, og området er monofunktionelt og med reduceret aktivitet i vinterhalvåret, hvilket begrænser dets bymæssige relevans og tilgængelighed.	Kløvermarkens landskabspotentiale kan udnyttes til et fritidsrum for København i respekt for områdets nuværende fredning og åbne karakter. Det store sammenhængende grønne areal er en væsentlig kvalitet, som skal bevares og kan danne rammen for nye rekreative funktioner. Bredere, grønne kantzoner med plads til bevægelse, ophold, biodiversitet og spiselige beplantning i forlængelse af Amagerbanen. Muligheden for nye ruter på tværs og tryggere adgange kan forbedre tilgængeligheden og binde området bedre sammen med byen, hvilket bliver endnu mere relevant med byudviklingen af Kløverkvarteret øst for Kløvermarken. Det bør undersøges om udbuddet af fritidsaktiviteter kan diversificeres, så brugen udvides ud over boldspil, hvormed området kan aktiveres bedre året rundt – inden for rammerne af et fredet og åbent landskabsrum. Udvikling af Kløvermarken vil kræve en nærmere helhedsplan for området, hvor bl.a. mulighederne for ændret aktiviteter og indretning af boldbanerne bør indgå.	2
C6.3	Hf. Amager Strand/Hf. Sundvænget	Manglende stiforbindelse for gående og cyklister langs vandet og på tværs af Prøvestensbroen. Behovet bliver større med byudviklingen af Kløverkvarteret.	Udviklingsplaner for Kløverkvarteret med cykel- og gangruter langs vandet, som forbindes til Lille Helgoland syd for Prøvestensbroen.	3
C6.4	Prøvestenen	Prøvestenen står potentielt overfor en større forandring med et vedligeholdelsescenter for M5 metrolinjen, til- og frakørselsanlæg ifm. Østlig Ringvej og mere havneaktivitet. Derved risikerer mange af dets nuværende rekreative værdier at gå tabt.	Etablering af en bypark med fokus på biodiversitet og rekreation på den sydlige del af Prøvestenen. Projektet skal koordineres med By & Havn, der ejer arealerne på Prøvestenen.	3
C6.5	Østriggade ml. Lergravsvej og Holmbladsgade	Eksisterende cykelbaner giver ikke samme tryghed som cykelstier, hvor biltrafikken er adskilt med kantstensopspring. Der holder ofte biler parkeret på cykelbanen, og desuden køres med høj fart på Østriggade. Med det ændret vejnet vil mere biltrafik færdes langs Østrigsgade, hvor problemet kan blive mere udtalt.	Hastigheden er fornyligt blevet nedskiltet til 40 km/t ifm. København Ned i Fart. Opgradering af eksisterende cykelbane til cykelsti.	2
C7 - Sydøst ved Sundet				
C7.1	Wibrandtsvej ml. Backersvej og Engvej	Manglende cykelstiforhold. På trods af hastighedsdæmpende foranstaltninger (50 km/t) kører bilerne stærkt. Strækning med parkerede biler i begge vejsider gør det udtrykt at cykle i blandet trafik inkl. bustrafik - særligt for de mange skolebørn der dagligt færdes på strækningen.	Nedskiltning af hastigheden og modificering af eksisterende fartdæmpere eller etablering af cykelstiforhold ved nedlæggelse af kantstensparkering. Alternativt ensretning af Wibrandtvej mod vest og Greisvej mod øst (i så fald skal konsekvensen for buslinjerne på strækningen undersøges nærmere og projektet vil afhænge af B4.2 og C8.4)	3
C7.2	Krimsvej	Mangler forhold for gående og cyklister. Utrygge situationer med mange parkerede biler og uheldige situationer med bilister, der bakker ud fra p-plads.	Anlæg af fortov langs den østlige side af vejen på bekostning af bilparkeringspladser. Nedskiltning af hastigheden og etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Vejen er en privat fællesvej.	3
C7.3	Engvej	Flere bilister kører for hurtigt på Engvej, hvortil parkerede biler og manglende cykelstiforhold gør vejen utryg at færdes langs for cyklister.	Indsnævring af eksisterende vejbaner ml. Italiensvej og Wibrandtsvej ved etablering af cykelsti i sydgående retning i vestlige side af vejen samt indførelse af parkeringsforbud i samme side af vejen. Etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af indsnævringer med cykelsluser samt bevarelse af eksisterende vejtræer og bilparkeringsmuligheder i den østlige side af vejen inkl. etablering af krydsningspunkter for fodgængere. Alternativt nedlæggelse af alle kantstensparkeringspladserne på Engvej, hvormed der kan etableres cykelsti i begge sider af vejen samt et grønt bælte i den østlige side af vejen, hvilket dog er en udfordring ift. krydsningspunkter for fodgængere. Endnu et alternativ er at etablere den planlagte grønne rute, Amagerruten, på indersiden af metrohøjbanen - hvilket dog vil kræve ekspropriation af areal igennem eksisterende haveforeninger.	2
C8 - Sundbyøster				
C8.1	Grækenlandsvej og Kirkegårdsvej	Manglende cykelstiforhold, smalt vejprofil med parkerede biler, der indsnævrer kørebanen yderligere. Biler og cyklister der kører mod indkørsel forbudsskilte. På Grækenlandsvej bliver der også kørt for hurtigt. Utryg skolevej for mange børn.	Grækenlandsvej skal være en mere tryg og sikker skolevej, da den bl.a. forbinder Sundbyøsterhallerne, Sundbyøster Skole, Amager Lilleskole og Gerbrandsskolen med Fælled til Strand og Femørenruten i hver ende. Grækenlandsvej foreslås fredeliggjort med en række tiltag, hvormed vejen kan blive samlende for området med mødesteder og ophold i grønne og rolige omgivelser. Grækenlandsvej foreslås ensrettet på delstrækninger, så gennemkørsel forhindres. Nedskiltning af hastigheden. Bilparkeringen kan evt. ændres fra skråparkering til længdeparkering for at skabe mere plads i byrummet og af hensyn til cyklisternes tryghed og sikkerhed. Derved vil der forventeligt skulle nedlægges nogle bilparkeringspladser. Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundbyøster-området inkl. trafik fredeliggørelse og de tværgående forbindelser igennem kvarteret.	3
C8.2	Smyrnavej	Presset skolevej med mange parkerede biler og ingen cykelstiforhold.	Omdan skolens forplads og adgangsområde fra trafikareal til et aktivt mødested. Forpladsen udformes som en hævet flade og fungerer som en tryghedszone, hvor gennemkørsel lukkes i tidsrummet omkring skolens ringetid (tryghedszone). Projektet skal analyseres gennem en foranalyse for hele Sundbyøster-området inkl. trafik fredeliggørelse og de tværgående forbindelser igennem kvarteret.	3
C8.3	Filipsparken	Uudnyttet potentiale for grønt byrum.	Udvid parken mod de omkringliggende gader, så der dannes et sammenhængende grønt park- og gaderum.	1

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
C8.4	Wibrandtsvej ml. Amagerbrogade og Backersvej	Manglende cykelstiforhold. På trods af hastighedsdæmpende foranstaltninger (50 km/t) kører bilerne stærkt. Strækning med parkerede biler i begge vejsider gør det udtrykt at cykle i blandet trafik inkl. bustrafik - særligt for de mange skolebørn der dagligt færdes på strækningen.	Nedskiltning af hastigheden og modificering af eksisterende fartdæmpere eller etablering af cykelstiforhold ved nedlæggelse af kantstensparkering. Alternativt ensretning af Wibrandtvej mod vest og Greisvej mod øst (i så fald skal konsekvensen for buslinjerne på strækningen undersøges nærmere og projektet vil afhænge af B4.2 og C7.1)	3
C5.2	Øresundsvej/Kirkegårdsvej/Spaniensgade	Se C5.2	Se C5.2	
C9 – Sundbyvester				
C9.1	Irlandsvej mellem Sundbyvestervej og Vejlands Allé	Manglende cykelstiforhold gør strækningen utrygt at cykle på. Mange skolebørn til og fra Højdevangens Skole samt fritidsaktiviteter ved Sundby Idrætspark. Smalt vejprofil med hvor motorkøretøjerne kommer tæt på cyklisterne.	Etablering af cykelstiforhold evt. gennem ensretning af vejstrækningen og anlæg af modstrømscykelsti. Nedskiltning af hastighed. Bedre udnyttelse af fortovshjørner til korte ophold eller begrønning.	1
C9.2	Irlandsvej ml. Vejlands Allé og Følfodvej	Cykelbaner skaber ikke altid tilstrækkelig tryghed for cyklister. Denne strækning er præget af mange skole- og fritidsbørn.	Opgradering af cykelbaner til cykelstier.	3
C9.3	Sundbyvestervej	Manglende cykelstiforhold ml. Englandsvej og Irlandsvej. Strækning med mange skole- og fritidsaktiviteter ifm. Højdevangens Skole og Sundby Idrætspark.	Mulig ensretning mod vest, hvormed der frigøres plads til etablering af cykelstier. Ved ensretning bør projektet tænkes sammen med Vejlands Allé-projektet D6. Opgradering af eksisterende cykelbaner til cykelstier ml. Irlandsvej og Amagerbrogade.	2
C9.4	Englandsvej ved Sundby Idrætsanlæg	Utryg at krydse for fodgængere til og fra idrætsfaciliteterne ved Sundby Idrætsanlæg. Parkerede biler tager udsyn ved udkørsel fra nogle af sidevejene.	Etablering af flere trygge overgange evt. med fodgængerfelter og midterhelle, og forbedring af udsynet fra nogle af sidevejene på bekostning af enkelte bilparkeringspladser.	3
C10 - Røde Mellemvej				
C10.1	Røde Mellemvej	Der er dårligt udsyn til Røde Mellemvej fra de omkringliggende sideveje, bl.a. pga. parkerede biler og vejtræer. Desuden meget gennemkørende biltrafik og tung trafik, hvor nogle kører med for høj hastighed.	Lukning af Røde Mellemvej for gennemkørende biltrafik ml. Remisevej og Skovharevej. Alternativt nedskiltning af hastigheden og anlæg af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Projektet bør analyseres gennem en helhedsplan med indretningen af det fredeliggjorte boligområde omkring Røde Mellemvej.	2
C11 - Kongelundsvej				
B5.3	Kongelundsvej/Hf. Vestereng	Se B5.3	Se B5.3	
C12 - Ørestad City				
C12.1	Vejlands Allé/Center Boulevard	Ifm. etablering af Skolen ved Fælledby, er der behov for etablering af en tryg og sikker krydsning af Vejlands Alle for cyklister og gående herunder de mange kommende skolebørn.	Etablering af en dobbeltrettet cykelsti- og fodgængerkrydsning i den østlige side af krydset Vejlands Allé/Center Boulevard. Den dobbeltrettede cykelsti forlænges syd langs Center Boulevard og forbinder til den eksisterende dobbeltrettede cykelsti, der slutter ved Byparken. Foruden forbindelsen mod syd, udvides den asfalterede fællessti der fører fra Fælledby og hen til broen over Artillerivej, så der bliver bedre plads til cykler og gående. TMU har tidligere vedtaget denne løsning, men endnu ikke fundet finansiering hertil.	2
C12.2	C.F. Møllers Allé	Enkelte bilister kører i høj fart på den lige strækning, og vejen kan være utryg at krydse som fodgænger.	Etablering af 1-2 fodgængerfelter på C.F. Møllers Vej, hvilket kan gøre krydsningen mere tryg for fodgængere, der skal fra Bella Kvarteret til Byparken.	2
C13 - Ørestad Syd				
C13.1	Øresundsmotorvejen	Trafikken fra Øresundsmotorvejen støjer meget og påvirker bylivet i Ørestad.	Københavns Kommune undersøger i øjeblikket mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen ml. Ove Arups Vej og Ørestads Boulevard samt opsætte støjskærme på yderligere delstrækninger af Øresundsmotorvejen.	3
C13.2	Ørestads Boulevard/Asger Jorns Allé ved Vestamager metrostation	Kort grøntid for fodgængere gør krydsningen utryg, giver lange ventetider og gør det svært at nå over vejen. Mange fodgængere bliver ofte fanget på midterhellen.	Forlængelse af grøntiden for fodgængere i det signalreguleret kryds på bekostning af grøntid for ligeudkørende biler på Ørestads Boulevard.	1
C13.3	Sti ml. Byfælleden og Kanonvej	De bugtende og eksisterende grus- og trampestier gør det ujævnt og utrygt at færdes som cyklist.	Undersøge muligheden for at asfaltere den eksisterende sti. Stien forløber dog igennem et fredet Natura2000-område. Desuden ejes arealet af Naturstyrelsen.	2
C13.4	Else Alfelts Vej, Richard Mortensens Vej og Robert Jacobsens Vej i Ørestad Syd	Brede vejprofiler med overkørbart midterareal gør at flere bilister kører hurtigt og byrummet bliver svært at overskue for fodgængere bl.a. ifm. krydsning.	Indskrænk vejarealets bredde, hvilket kan skabe plads til flere vejbede, vejtræer, bilparkering på terræn mv. Alternativt etabler grønne bede med hævet kantsten punktvis på midterarealerne på vejene. Der er dog tale om private fællesveje.	3
C13.5	Asger Jorns Allé	Bredt vejprofil og lige forløb gør at nogle bilister køre hurtigt. Desuden opstår der uheldige trafiksikkerhedsmæssige situationer pga. ulovligt parkerede biler på midterarealet særligt i den østlige del ved Rema1000 og Dinos Legeland.	Etabler fartdæmpende foranstaltninger i form af bump på Asger Jorns Allé og anlæg grønne bede med hævet kantsten punktvis på midterarealerne på vejene. Der er dog tale om offentlige veje, der ikke er ejet af Københavns Kommune.	3

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
Flagskibsprojekter				
D1 - Christmas Møllers Plads				
D1.1	Amagerbrogade mellem Vor Frelsers Kirkegård og Christmas Møllers Plads	Strøggade hvor bl.a. trafikstøj reducere kvaliteten af bylivet. Bredt vejprofil ift. trafikmængderne.	Etablering af en bussluse, der leder den gennemkørende biltrafik via Amager Boulevard og Langebro. Tiltaget vil reducere biltrafikken og støjniveauet på den nordlige del af Amagerbrogade og skabe bedre rammer for ophold, handel og byliv. Ved at frigive areal og mindske gennemkørende trafik kan gaden i den nordlige ende omdannes med bredere fortove, grønne elementer og opholdsarealer, som styrker gadens byrum og karakter som strøggade.	3
D1.2	Amagerfælledvej mellem Amager Boulevard og Ved Stadsgraven	Meget gennemkørende trafik inkl. tung trafik på Amagerfælledvej.	Forenkling af Christmas Møllers Plads opnås ved at lukke den nordlige del af Amagerfælledvej og Amagerbrogade for biltrafik, hvilket fjerner muligheden for gennemkørsel i nord-sydgående retning og dermed lukker den direkte bilforbindelse via Torvegade og Indre by, men forbedre fremkommeligheden i den øst-vestgående korridor. Bevarelse af cykelforbindelse ml. Amagerfælledvej og Christmas Møllers Plads.	3
D1.3	Parkområde omkring Christmas Møllers Plads	Ankomsten til Amager udgør i dag et stort trafikrum med uudnyttet potentiale ift. grønne byrum.	Nedlæggelse af eksisterende shunts til fordel for mere plads til byliv, ophold og bynatur. På voldsiden formes landskabet med en lav vold, der både indrammer parkrummet, skærmer for vejstøj og understøtter den rekreative identitet. Mod syd etableres en sammenhængende byrumsflade perforeret af strategisk placerede trægrupper, som skaber mindre zoner og samler Christmas Møllers Plads' mindre byrum til én helhed.	3
D2 - Axel Heides Gade				
D2.1	Axel Heides Gade/Islands Brygge	Mange krydsende trafikstrømme i dag, hvilket bliver endnu mere udtalt ved åbning af M5 metrostation i Axel Heides Gade, hvormed mange kollektiv trafik brugere også skal krydse her.	Permanent afspærring af Islands Brygge for biltrafik ved Axel Heides Gade. Området bliver lukket i en længere årrække ifm. anlæggelse af M5 metrostationen i Axel Heides Gade. Hermed kan der etableres en bedre metroforplads med færre konflikter som følge af krydsende trafikanter. Projektet skal koordineres med Grundejerforeningen Havnestaden, der ejer arealerne. Islands Brygge og Axel Heides Gade er i øvrigt privat fællesveje.	3
A3.1	Islands Brygge nord for Axel Heides Gade	Se A3.1	Se A3.1	2
A3.2	Islands Brygge syd for Axel Heides Gade	Se A3.2	Se A3.2	2
D2.2	Alex Heides Plads	Uudnyttet potentiale for et bedre byrum med muligheder for ophold og begrønning.	Med flere gående i området til og fra den kommende metrostation øges mulighederne for at skabe et bedre byrum på Axel Heides Plads ml. metrostationen og havnen. Projektet skal koordineres med Grundejerforeningen Havnestaden, der ejer arealerne. Islands Brygge og Axel Heides Gade er i øvrigt privat fællesveje.	3
D2.3	Axel Heides Gade	Ændret trafikmønstre i området såfremt Islands Brygge ensrettes samt lukkes for biltrafik ved Axel Heides Gade.	Etablering af dobbeltrettet cykelsti i det grønne midterareal ml. Islands Brygge og Artillerivej. Nedlæggelse af tværvejene igennem det eksisterende grønne areal på Axel Heides Gade, hvormed der kan skabes et længere grønt byrum, der kan forbinde havnen med Amager Fælled. Alternativt bevarelse af eksisterende udformning med cykelstier i begge sider af vejen samt ensretning og vejlukning af Islands Brygge. Projektet skal koordineres med Grundejerforeningen Havnestaden, der ejer arealerne. Islands Brygge og Axel Heides Gade er i øvrigt privat fællesveje.	3
D3 - Svinget				
D3.1	Svinget ml. Amagerfælledvej og Amager Boulevard	I dag fremstår det historiske spor af Amagerbanen fragmenteret og afskåret af store veje. Derfor fungerer strækningen ikke som en sammenhængende forbindelse. De tilbageværende delstrækninger er indrettet som et dobbelt vejsystem med kørebaner og parkering på begge sider, adskilt af et langsgående parkbånd med grussti. Denne udformning beslaglægger meget plads og efterlader kun et smalt og uforløst parkbånd, der fremstår uudnyttet med få brugere og begrænsede opholdsmuligheder.	I Svinget foreslås det at udnytte det dobbelte vejforløb til at etablere ét for biler og bilparkering, og ét for cykler og gående integreret i et samlet parkforløb. Syd for Amager Boulevard foreslås det at bevare det sydlige vejforløb med tilhørende parkeringspladser, mens den parallelle nordlige vej omdannes til et bredt parkbånd med integreret cykel- og gangstiforbindelser. Ved Majporten kobles det nuværende parkrum direkte til det nye parkforløb, mens biltrafikken ledes ud gennem Majporten i stedet for at fortsætte mod Amager Boulevard. Alternativt kan der arbejdes med at nedlægge bilparkeringspladser ind mod det eksisterende grønne areal og udvidelse dette, eller i nogen grad bevare byrummet, som det fremstår i dag evt. med ensretning af trafikken på hver side af det grønne parkbånd.	2
D3.2	Svinget ml. Amager Boulevard og Amagerbrogade	I dag fremstår det historiske spor af Amagerbanen fragmenteret og afskåret af store veje. Derfor fungerer strækningen ikke som en sammenhængende forbindelse. De tilbageværende delstrækninger er indrettet som et dobbelt vejsystem med kørebaner og parkering på begge sider, adskilt af et langsgående parkbånd med grussti. Denne udformning beslaglægger meget plads og efterlader kun et smalt og uforløst parkbånd, der fremstår uudnyttet med få brugere og begrænsede opholdsmuligheder.	I Svinget foreslås det at udnytte det dobbelte vejforløb til at etablere ét for biler og bilparkering, og ét for cykler og gående integreret i et samlet parkforløb. Nord for Amager Boulevard foreslås det nordlige vejforløb bevaret, mens den sydlige del erstattes af park og en samlet gang- og cykelforbindelse. Herved kan vejforløbet kobles til Ved Linden uden at krydse cykelruten. Alternativt kan der arbejdes med at nedlægge bilparkeringspladser ind mod det eksisterende grønne areal og udvide dette, eller i nogen grad bevare byrummet, som det fremstår i dag evt. med ensretning af trafikken på hver side af det grønne parkbånd.	2
D3.3	Svinget/Amager Boulevard	Forløbet langs Svinget bliver afbrudt af de store tværgående veje.	Krydsningen ved Svinget/Amager Boulevard er fornylig blevet ombygget. Træk det grønne ud fra Svinget og forbedre krydsningspunktet, så dette afspejler den fremtidige trafik. Projektet er således afhængig af udformningen af de fredeliggjorte boligkvarter Sønderbro og Amagerbro samt en evt. ændret udformning af Christmas Møllers Plads.	3
D3.4	Svinget/Amagerbrogade	Forløbet langs Svinget bliver afbrudt af de store tværgående veje.	Træk det grønne ud fra Svinget og Store Mølle Vej. Tilpas belægning så det svarer til cykelstiforhold. Forbedre krydsningspunktet så det afspejler den fremtidige trafik. Projektet er således afhængig af udformningen af de fredeliggjorte boligkvarter Sønderbro og Amagerbro samt en evt. ændret udformning af Christmas Møllers Plads.	3

Projekt ID	*Lokation*	*Udfordring*	*Muligt løsningsforslag*	*Implementering* *0. Startpakke* *1. Kort sigt* *2. Mellemlang sigt* *3. Lang sigt*
D3.5	Store Mølle Vej	I dag fremstår det historiske spor af Amagerbanen fragmenteret og afskåret af store veje. Derfor fungerer strækningen ikke som en sammenhængende forbindelse. De tilbageværende delstrækninger er indrettet som et dobbelt vejsystem med kørebaner og parkering på begge sider, adskilt af et langsgående parkbånd med grussti. Denne udformning beslaglægger meget plads og efterlader kun et smalt og uforløst parkbånd, der fremstår uudnyttet med få brugere og begrænsede opholdsmuligheder.	På Store Mølle Vej foreslås det at udnytte det dobbelte vejforløb til at etablere ét for biler og bilparkering, og ét for cykler og gående integreret i et samlet parkforløb. Ved Store Møllevej foreslås vejen mod nord benyttet til biltrafik for at sikre adgang til Ved Kløvermarken og Skansen samt de tilstødende sideveje. Den sydlige vej omdannes til et bredt parkbånd med cykel- og gangstier. Alternativt kan der arbejdes med at nedlægge bilparkeringspladser ind mod det eksisterende grønne areal og udvide dette, eller i nogen grad bevare byrummet, som det fremstår i dag evt. med ensretning af trafikken på hver side af det grønne parkbånd.	2
D4 – Lergravsparken				
D4.1	Lergravsvej	Manglende cykelstiforhold og mange parkerede biler betyder at cyklister og bilister deles om den resterende smalle vejbane, hvilket kan skabe utryghed for cyklister med bilister der bremser op eller vil overhale. Strækning med mange skolebørn. Kort grøntid i kryds ml. Lergravsvej skolen og metrostationen	Lergravsvej foreslås ensrettet mod øst, hvor adgangen til gaden vil ske via sidegaderne mod nord. Den reducerede ensrettet biltrafik vil skabe bedre plads til gang- og cykeltrafik. Alternativt kan Lergravsvej indrettes med hastighedsdæmpende foranstaltninger samt bevarelse af kørsel i begge retninger. Bilparkering reduceres langs Lergravsvej, men indrettes som skiftevis placerede parkeringslommer på begge sider af vejen. Dette skaber et slynget forløb, der både øger trafiksikkerheden og gør det mere attraktivt at færdes på langs og på tværs af gaden.	3
D4.2	Lergravsparken	Lergravsparken er et centralt placeret grønt parkområde i Amager Øst, hvis potentiale ikke udnyttes til fulde. Lergravsparken er i dag omkranset af veje på alle sider, og parkens kant fremstår lukket og afvisende. Det skaber både en fysisk og oplevet barriere, som forstærker utrygheden og gør parken mindre tilgængelig. Samtidig virker parken fragmenteret og udnytter ikke mulighederne i de mange mennesker, der kommer til og fra metroen og buslinjerne i den vestlige del.	Bearbejdning af parkens kant, og åbne parken op, hvormed der skabes en sammenhæng mellem parkens grønne kvaliteter og de omkringliggende af boligkvartererer. Forbedring af parkens indretning. Parken er i dag beskyttet af fredning.	3
D5 - Højbanen i Ørestad				
D5.1	Byrum under højbanen syd for Bella Center metrostation	Arealerne under metrohøjbanen har mange uudnyttede potentialer i Ørestad City, da de er placeret centralt, der færdes mange langs Ørestads Boulevard, og da arealerne til dels er overdækkede. Byrummet syd for Bella Center metrostation ligger i dag forholdsvis uudnyttet og tomt.	Området ved Bella Center Station udformes med skatepark, basketbane langs metroens væg, mindre opholdszoner, beplantning og grønne elementer, der inviterer til ophold og uformelle møder. Der arbejdes med belysning og iscenesættelse af rummet, så det fremstår trygt og inviterende efter mørkets frembrud. Samtidig foreslås en begrønning af Ørestads Boulevard vestlige side, så vejen får et grønt udtryk og bidrager til at blive en mere attraktiv bydelsgade. Projektet skal ikke blot skabe liv lokalt, men også styrke trygheden for de forbipasserende. Arealet under metrohøjbanen er ejet af Metroselskabet og driftes af Grundejerforeningen Ørestad City. Derfor skal dette projekt udvikles i tæt samarbejde og efter aftale med de andre parter.	0
D6 - Vejlands Allé				
D6.1	Vejlands Allé ml. Ørestads Boulevard og Englandsvej	Vejlands Allé fungerer i dag som en gennemfartsvej ml. Ørestads Boulevard og Englandsvej med en relativ stor trafikmængde. Det medfører støj, lokal luftforurening og forringer både opholdskvaliteterne og trafiksikkerheden. I øvrigt betyder de fire kørebaner, at der bliver kørt med høj hastighed særligt udenfor myldretiden, hvor der ikke er trængsel.	På strækningen mellem Ørestad Boulevard og Englandsvej foreslås det at reducere vejprofilet fra fire til to vognbaner. Den eksisterende midterrabat bevares, mens der fjernes én vognbane i hver retning. Det frigivne areal omdannes til grønne rabatter, som adskiller cykelstierne fra kørebanen og skaber et mere rolig og grønt vejforløb samt trækker de rekreative værdier fra Amager Fælled længere mod øst på Amager. Formålet er at skabe et bedre bymiljø med lavere støjbelastning og barrierevirkning samt at understøtte et mere behageligt byrum langs den tværgående forbindelse. Projektet vil afhænge meget af hvorledes de omkringliggende boligkvarterer fredeliggøres trafikalt.	3
D6.2	Vejlands Allé ml. Englandsvej og Amagerbrogade	Øst for Englandsvej er Vejlands Allé en tosporet vej uden cykelstiforhold. Her er mindre biltrafik, men parkering i begge sider samt busdrift i begge retninger skaber utrygge situationer og uoverskuelige forhold for cyklister. Tværprofilet vurderes for smalt til at rumme alle trafikanttyper samtidig. Ingen cykelsti og relativt meget trafik giver utrygge forhold. Det kan være svært at krydse vejen.	Evt. ensretning af Vejlands Allé i østgående retning, hvormed der frigøres plads til etablering af modstrømscykelsti mellem Englandsvej og Amagerbrogade. Ved ensretning bør projektet tænkes sammen med Sundbyvestervej-projektet C9.3.	3