



Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
		<p>1. Anbefalinger som kan anvendes i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager</p> <p>2. Anbefalinger som delvis kan anvendes i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager</p> <p>3. Anbefalinger som falder uden for udvalgets og/eller kommunens ressort</p>	
<b>#1 Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager</b>			
1			
1.1	Transformation af arealer	2	Bemærkning til transformation af arealerne på Amager indgår under hvert tema nedenfor.
1.2	Turfordeling på Amager	2	Bemærkning til ændring af turfordeling på Amager indgår under hvert tema nedenfor.
<b>#2 Biltrafik</b>			
2	Bilture skal maksimalt udgøre 20% af fremtidens trafik på Amager i 2030 og 15% i 2035. Vejareal til biler skal, i samspil med kollektiv trafik, maksimalt udgøre 45 % af det samlede areal mellem husene i 2030 og 40% i 2035.	2	<p><u>Ang. turfordeling på Amager</u> I 2023 udgjorde bilture 29 % af andelen af alle ture til, fra og i Københavns Kommune. Med Københavns Kommuneplan 2024 blev målet om at biltrafikken maksimalt udgør 25 % af alle ture til, fra og i Københavns Kommune forlænget til år 2030. Det vil kræve en politisk beslutning, hvis der skal arbejdes mod en lavere procentsats for biltrafikken.</p> <p><u>Ang. vejareal på Amager</u> En reduktion i vejarealet fra at udgøre 53 % af arealanvendelsen mellem husene i 2024 til at udgøre 40 % i 2035, svarer ca. til en reduktion på næsten 25 % af vejarealet på hele Amager. Det er de færreste steder, at arealet udelukkende kan findes ved at indsnævre eksisterende vejbaner. Således vil det i høj grad betyde, at der skal ensretninger af vejarealerne til for at frigøre arealet. Det er omkostningstungt at ændre i de fysiske forhold - særligt hvis det betyder, at eksisterende kloak- og rørføringer skal flyttes - og ændringer risikere også at forringe fremkommeligheden for andre transportgrupper (som f.eks. cyklister og busser), hvis disse også benytter vejarealet i dag, og ikke bliver tilgodeset ved omdannelsen. Desuden udgør private fællesveje en stor andel af det samlede vejareal på Amager i dag, hvilket betyder, at Københavns Kommune skal overtage mange af disse, hvis målsætningen skal realiseres. Dog er arealudnyttelse og f.eks. bilers kørselsretninger mv. essentielle værktøjer, som kommunen har til at påvirke transportadfærden i et område, hvorfor der også arbejdes med dette (i mindre skala) i Trafik- og Byrumsplanen. Det vil desuden kræve en politisk beslutning, hvis der skal arbejdes mod stor reduktion af vejarealet for biltrafikken på Amager.</p>
2.1	Vi anbefaler, at der i realisering af løsningerne, som skal reducere biltrafik, tages hensyn til, at borgere med handicap kan benytte sig af bil i fremtiden. Det vil sige, at der i hvert nyt tiltag skal tages konkret stilling til, om og hvordan tiltaget vil påvirke borgere, som er helbredsmæssig afhængig af bil, og hvordan negative konsekvenser for gruppen kan imødegås.	1	I realisering af de endelige tiltag vil der blive taget højde for, at der er borgere, som skal kunne benytte en bil. F.eks. i form af at sikre, at der er handicapparkeringspladser, og at nye tiltag bliver udformet med fokus på tilgængeligheden.

Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
2.2	Vi støtter op om scenarie 1's forslag om benyttelse af hovedfærdselsveje til biltrafik og tung trafik. Vi anbefaler i den forbindelse at fjerne rundkørslerne fra Ørestads Boulevard og i stedet indsætte lyskryds, så det bliver nemmere for den tunge trafik og udrykningskøretøjerne at benytte Ørestads Boulevard. Der er brug for, at hovedvejene optimeres, så det bliver mindre attraktivt at køre gennem beboelsesområderne.	1	I Trafik- og byrumsplan Amager arbejdes der med muligheden for at samle biltrafik på færre hovedfærdselsveje med de fordele dette kan skabe for de øvrige vejstrækninger ift. lokal luftforurening, sundhed, mindre trafikstøj, forbedret trafiksikkerhed og mere plads til biodiversitet og byrum.  Ørestads Boulevard er umiddelbart mest hensigtsmæssig at benytte for jordtransportere til og fra Lynetteholmen, hvis de eksisterende rundkørsler på strækningen bliver ombygget til signalregulerede kryds. Dette afhænger dog bl.a. af vedtagelsen af metrolinje M5.
2.3	Vi anbefaler, at der etableres trafikøer for at reducere biltrafikken og skabe mere areal til cyklister, gående og byrum. Trafikøerne skal lukke ned for gennemkørende trafik men med mulighed for biler, der har særlig tilladelse. Vi støtter op om etablering af tre trafikøer inden for en 5-årige periode, og at det derefter, afhængig af effekten, bliver udvidet til flere. De tre første trafikøer kan være zoner 2, 6 og 7 fra Scenarie 1 (Amagerbro Vest, Sundby Øster og Ørestad Nord). På baggrund af effekten fra de første 5-10 år udvides konceptet i andre områder (zone 1, 3, 4, 5, 8 og/eller 9).	1	I arbejdet med Trafik- og Byrumsplanen for Amager undersøges allerede effekterne af etablering af trafikøer på Amager. Rækkefølgen for udrulning af trafikøer afhænger dog af flere faktorer såsom trafikale effekter, interesser, vejstatus og økonomi mv.
2.4	Vi anbefaler, at hastigheden nedsættes til 30 km/t i områder med trafikøer og 40 km/t uden for områder med trafikøer.	2	Københavns Kommune arbejder allerede med hastighedsnedsættelse i 'København Ned i Fart', og ser ind i dette ifm. arbejdet med Trafik- og Byrumsplan Amager.  Områder med trafikøer burde ligge indenfor rammerne af bekendtgørelsen om lokale hastighedszoner til 30 km/t, da områderne "ikke er tiltænkt gennemkørende trafik". Ift. 40 km/t-hastighedsbegrænsninger på de større veje kan der være udfordringer mht. Transportministeriets tolkning af den gældende bekendtgørelse, hvilket betyder at disse ikke nødvendigvis kan nedskiltes til 40 km/t. Der foregår dog løbende drøftelser om tolkning af bekendtgørelsen/justering af denne.
2.5	Vi anbefaler, at klima er et centralt fokus når trafikken udvikles, og at der indføres strammere miljøzoner for at minimere benzin- og dieseltrafik og i stedet indføres mere klimavenlig trafik. I miljøzonerne skal der først forbydes dieseltrafik og i 2035 også forbydes benzintrafik. Med undtagelse af delebiler og samkørsel i bestemte tidsrum.	3	Et forbud mod diesel- og benzindrevet trafik i de eksisterende miljøzoner vil i praksis betyde en nulemissionszone i (næsten) hele kommunen.  Der er ikke nationale lovgivning som tillader kommuner at skærpe kravene i miljøzonerne, så dette vil kræve en lovændring. Der er netop vedtaget en lovændring, som giver kommunerne lov til at indføre én mindre nulemissionszone i et afgrænset byområde uden større veje. Det er endnu ikke besluttet om eller hvor der skal være en zone i Københavns Kommune.  Ved lovændringen om nulemissionszonerne blev der også vedtaget mindre justeringer af miljøzonenlovgivningen herunder lempelser ang. tilladt hyppighed af bødeforlæg, mulighed for fritagelse ved akut privat kørsel samt restriktioner vedr. bestemte typer minibusser på diesel, som fra 2026 også vil blive omfattet af miljøzonenlovgivningen.
2.6	Vi anbefaler, at udrykningskøretøjer benytter sig af hovedfærdselsvejene, når det er muligt, og ikke forlænger kørselstid for at reducere støj i beboelsesområderne.	3	Københavns Kommune kan ikke diktere færdselsruter for udrykningskøretøjer, hvorfor anbefalingen ikke indgår i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager.
<b>#3 Cyklister og gående</b>			



Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
3	Turfordelingen for cyklister skal i 2030 udgøre 30% af fremtidens ture på Amager og 34% i 2035. Cykelstier skal i 2030 udgøre 8% af det samlede byrumsareal og 10% i 2035. Cykelparkering skal fordobles og udgøre 2% i 2030 og 3% i 2035. Kombinerede cykel- og gangstier skal forøges med 50% og i 2035 udgøre 6% af det samlede areal.	1	<p><u>Ang. turfordeling på Amager</u> I 2023 udgjorde cykelture 27 % af andelen af alle ture til, fra og i Københavns Kommune. Med den forventede udvikling i antallet af bilture i fremtiden (se evt. bemærkning til [2]), vurderes det, at det vil kræve en meget stor indsats at opnå målet med at cyklister udgør 34 % af alle ture i 2035. Et mål som ikke umiddelbart kan nås udelukkende ved brug af cykelfremmende indsatser for cyklister, men også kræver restriktioner for bilisternes fremkommelighed.</p> <p><u>Ang. arealfordeling</u> En forøgelse af udbredelsen af cykelstier på Amager fra at udgøre 6 % af byens rum i dag - til at udgøre 10 % i 2035, svarer til en stigning på antallet af cykelstier på Amager på ca. 66 % de næste ti år. Dette vil være meget omkostningstungt at realisere, men det spiller sammen med ønsket om en reduktion i vejarealet. Det samme kan siges om arealet dedikeret til cykelparkering, hvor der dog er tale om en 200 % stigning ift. dagens niveau.</p> <p>Diverse cykelgader eller lokale villaveje er ikke en del af opgørelsen for cykelstiinfrastruktur. Dog kan rolige villaveje have en positiv effekt for cyklister på Amager, hvis de f.eks. etableres med trafiksanerende tiltag og evt. udføres som cykelgader. Et af fokusområderne, der arbejdes med i Trafik- og Byrumsplan Amager omhandler forbedring af forholdene for cyklende og gående bl.a. med nye og bedre cykelforbindelser, men også med hastighedsdæmpning og trafiksanerede lokalområder.</p>
3.1	Vi anbefaler, at der i ny bebyggelse er en opmærksomhed på materialevalg, da belægning af brosten og granitfliser kan have konsekvenser for folk med handicaps bevægelighed. Veje med brosten skal erstattes med fliser, så man nemmere kan komme rundt i kørestol, da det ellers kan bidrage til at skabe isolation for borgere med handicap.	1	<p>Der er generelt et fokus på tilgængelighed i Københavns Kommune. I den nyligt vedtaget Kommuneplan 2024 står der bl.a. "Det er vigtigt, at byens gangarealer er tilgængelige for alle aldersgrupper, også for borgere med fysiske handicap, så byens rammer understøtter en aktiv livsførelse for alle københavnere".</p> <p>I realisering af de endelige tiltag fra Trafik- og Byrumsplan Amager vil der være fokus på at udforme løsninger, så tilgængeligheden sikres for alle brugere.</p>
3.2	Vi anbefaler, at der bliver etableret gang- og cykelbroer over store hovedårer for at skabe større tryghed for børn især og skabe bedre adgang til grønne områder. Vi anbefaler, at man som delmål begynder med broer over Kløvermarken (Prags Boulevard og Uplandsgade), Amager Strand (Øresund metrostation og Amager Strandvej) og Amager Fælled (DR-Byen og Islands Brygge metrostation). Slutmålet er, at der etableres broer ved alle metrostationer tæt på grønne områder på Amager.	2	Etablering af broer er meget omkostningstungt, og kræver, hvis de skal etableres uden trapper (som kan udgøre en barriere for f.eks. cyklister eller personer med funktionsnedsættelse), meget lange rampeanlæg. Hvis der er alternative krydsningsmuligheder i nærheden, f.eks. ved vejstrækninger kan der opstå uhensigtsmæssige krydsninger i niveau på trods af, at der er etableret en bro. Såfremt der skal etableres broer, kræver det at stinettet entydigt er planlagt til stibroen. For omkostningen ved at bygge en bro over en vejstrækning, kan man ofte etablere mange gode og sikre krydsninger i niveau, der kan anlægges, så flere vil få glæde af dem. Det sidste kigges der i højere grad ind i - i Trafik- og Byrumsplan Amager - end etablering af større brokonstruktioner.
3.3	Vi anbefaler, at der indføres flere busperroner ved busstoppestederne for at gående kan komme sikkert ind og ud af bussen. Sideløbende skal der sættes skiltning op for at informere om, hvem der har fortrinsret af cyklister og gående. Samt en kampagne, som skal gøre borgerne opmærksomme på, hvem der har fortrinsret. Der skal først fokuseres på ruten for 5C, hvor der skal indføres busperroner ved busstoppestederne. Efterfølgende skal der tilføjes busperroner på særligt trafikerede veje.	1	<p>Busperroner er ofte en fordel for trafiksikkerheden og kan øge busfremkommeligheden, fordi buspassagererne ikke kommer i konflikt med cyklisterne (ikke stiger direkte ud på/skal krydse en cykelsti) og fordi udvekslingen af passagerer kan ske hurtigere. Hvis busperronerne samtidig bliver etableret som fremskudte stoppesteder, kan busserne ikke blive overhalet ved stoppestedet, hvorfor de ikke skal bruge ekstra tid på at svinge ind og ud af biltrafikken, og samtidig vil have en fri strækning til rådighed efter stoppet. Dog kræver de også ekstra plads i gaderummet, hvorfor de ikke nødvendigvis kan etableres alle steder. Deler af Amagerbrogade, hvor linje 5C kører er særligt udfordret på plads i byrummet.</p> <p>Ift. vigepligt for hhv. buspassagerer og cyklister, gælder følgende: Stiger man af på en helle, er det buspassagererne, som skal holde tilbage for cyklister. Omvendt er det cyklisterne, der skal holde tilbage, hvis passagererne stiger af direkte på en cykelsti. Der afholdes løbende oplysningskampagner om dette. Frederiksberg Kommune gennemfører eksempelvis netop nu kampagnen "Tak fordi du standser" i samarbejde med Movia. Københavns Kommune holdt i 2021 den seneste Sikker Cykelby-kampagne, som bl.a. fokuserede på cyklisters møde med buspassagerer.</p>

Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
3.4	Vi anbefaler, at cykelforbindelserne styrkes, og at der etableres grønne stier (som på Nørrebro), der forbinder Amager Fælled og Amager Strand for gående og cyklister, hvor det ikke er muligt at køre med bil eller kollektiv trafik. Ruten skal forbinde de to områder gennem Grønjordsvej, Peder Lykkes Vej, henover Elbagade og Italiensvej, og mellem Havneparken til Amager Fælled via Kigkurren. Efter implementeringen skal Kløvermarken fra syd til nord (mod lufthavnen) omdannes til at være en cykel- og gågade.	2	Et af de fokusområder der arbejdes med i trafik- og byrumsplanen er forbedring af forholdene for cyklende og fodgængere blandt andet med nye og bedre cykelforbindelser på Amager. Herunder arbejdes der med forbindelsen 'Fra Fælled til Strand'. Alle ejendomme har dog krav på en adgangsgivende vej. Kravet om vejadgang indebærer, at der skal etableres en forbindelse mellem ejendommen og det offentlige vejnet. Derfor kan 'Fra Fælled til Strand' ikke etableres uden mulighed for at køre med bil til matrakterne langs strækningen.
3.5	Vi anbefaler, at eksisterende cykelforbindelser bliver styrket gennem udvidelse og forbindelse af det eksisterende cykelnetværk og etablering af cykelstier på middelstore og store veje. Vi har et delmål om, at arealet af cykelstier i 2030 er steget fra 4% til 6% og et slutmål om, at andelen af cykelstier stiger til 10% i 2035. I udvidelsen af cykelstierne anbefaler vi, at man gør cykelstierne bredere, så der er plads til, at to ladcykler kan cykle ved siden af hinanden. Der skal i første omgang prioriteres brede cykelstier på veje, hvor man må køre 40 km/t eller over. I 2035 skal indførslen af brede cykelstier være færdige.	1	Et af fokusområderne i trafik- og byrumsplanen er at styrke og etablere et sammenhængende stinet for cyklende og gående, med sikre og trygge ruter. Det vil være en kombination af prioriterede forbindelser på hovednettet samt grønne forbindelser i roligere rekreative korridorer.  Københavns Kommunes retningslinjer for cykelinfrastruktur "Cykelfokus 2024" indeholder blandt andet hvilke standarder for bredder på cykelstier vi anbefaler. Standarden tager udgangspunkt i forventet antal cyklister per spidstime. Minimum ift. retningslinjerne er 2,5 m for en enkelrettet cykelsti, hvilket sikrer at en alm. cyklist trygt kan overhale en ladcyklist uden at sætte farten væsentligt ned, og at to ladcyklister kan cykle ved siden af hinanden med fælles opmærksomhed.  Ang arealfordeling: Se bemærkning under [3].
3.6	Vi anbefaler, at fortovene bliver udvidet. Især på Amagerbrogade, da det i dag kan være svært at gå to ved siden af hinanden. Fortovene på Amagerbro skal prioriteres først og derefter Sundbyøster og Sundbyvester.	1	Det er blandt andet muligt at undersøge for, at udvide fortove i forbindelse med trafikøer. Såfremt der realiseres trafikøer efterfølgende, kan der undersøges for om arealet kan omdisponeres, så der anvendes mindre plads til kørebane og mere til fortove.
<b>#4 Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning</b>			
4	Byrum, grønne områder, herunder klimatilpasning skal forøges fra de 2%, som de udgør i dag til 6% af det samlede areal mellem byens huse i 2030 og 10% i 2035.	1	Københavns Kommune arbejder løbende på at forøge de grønne byrum, hvilket også indgår i arbejdet med Trafik- og Byrumsplan Amager. Forøgelsen skal i anbefalingen ske på bekostning af eksisterende vejareal, hvilket er kommenteret i [2].
4.1	Vi anbefaler, at man udnytter potentialet ved pladserne omkring metrostationerne til ophold. Man begynder med Amagerbro Station, og med inspiration fra området omkring Enghave Plads Station, skal det indbyde til ophold med blomsterbede, træer og bænke. Efter optimeringen af pladsen ved Amagerbro Station, skal de resterende stationer følge med: Islands Brygge, DR Byen, Lergravsparken, Ørestad og Bella Center. De skal sidestilles med Cityringens stationer og indbyde til ophold.	2	Metroforpladserne er ofte attraktive at byudvikle med fokus på ophold og byrum, da det er arealer, der ligger i tætbebyggelse, hvor mange dagligt kommer til og fra, samt evt. skal gøre midlertidigt ophold. Forbedret forpladser kan også øge brugen af selve metrostationen. Dog er metroforpladser også omfattet af mange bindinger herunder flugtveje, ejerforhold, lokalplaner mv.  I arbejdet med Trafik- og Byrumsplanen fokuseres bl.a. på hvor og hvordan der kan etableres flere attraktive byrum, hvilket også kan indebære nogle af de nævnte metroforpladser.

Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
4.2	Vi anbefaler, at der udvikles byrum til ophold i stykket beliggende mellem Vermlandsgade og Kløvermarken. Lige nu er området vokset til og er fyldt med affald. Vi anbefaler, at området bliver ryddet op og udvikles til en bypark med træer og beplantning og at jernbanestykket omdannes til underholdning for børn.	1	I Trafik- og Byrumsplan Amager ses der på mulighederne for at forbedre byrummene på Amager, hvor bl.a. projektet med en biodiversitetssti langs det gamle banetracé (Amagerbanen, Store Møllevej, Svinget osv.) indgår.  Den pågældende delstrækning ml. Vermlandsgade og Kløvermarken kan dog være udfordret af bl.a. trafikstøj fra Uplandsgade, hvor der bl.a. kører meget tung trafik. Derudover kan der være bindinger i form af lokalplaner, ejerforhold etc., som kan vanskeliggøre et projekt.
4.3	Vi anbefaler fokus på klimatilpasning når der anlægges og bygges nyt. Den plads, som de indsnævrede veje har frigivet skal bruges til etablering af beplantningsspor med træer, åbne regnvandsbede, små søer og lokale gadekær.	1	Anbefalingen ligger i tråd med øvrige visioner i Københavns Kommune, hvor der også er fokus på klimatilpasning. I hvert tilfælde, hvor der frigives vejareal, vil det være relevant at undersøge hvordan dette areal bedst udnyttes.
4.4	Vi anbefaler, at man optimerer byrummet omkring "Faste Batteri" (området beliggende overfor Københavns Universitet på Njalsgade og Ørestads Boulevard). Området er fredet som fortidsminde, da det har været brugt af militæret til placering af artilleriskyts. Det skal i samarbejde med Kulturstyrelsen udvikles til bypark med samme kvalitet som fx. Østre Anlæg.	3	Københavns Befæstning herunder området Faste Batteri er et fredet fortidsminde, og der må derfor ikke ske ændringer, uden Slots- og Kulturstyrelsen har givet tilladelse til det. Lokalplan 527 Faste Batteri III §7 stk. 13 fastlægger derudover de planmæssige udviklingsmuligheder vedr. fortidsmindet. Arealet er et offentligt tilgængeligt grønt privat ejet område og indgår udelukkende i Trafik- og Byrumsplan for Amager på baggrund af bestemmelserne i lokalplanen.
4.5	Vi anbefaler, at Lokaludvalget opretter en byrumspulje til lokal kunst, hvor lokale kunstnere med atelier på Amager tildeles opgaver i lokale byrum (fx. metropladser), blinde gavle, parker, forskønnelse af byrummet og klimatilpasningsopgaver.	2	Finansieringen af kunst i byrummet ligger udenfor Trafik- og Byrumsplan Amagers ressortområde. Anbefalingen er målrettet lokaludvalgene.
4.6	Cykelparkering tæt på Amagercenteret skal flyttes under jorden, så det skaber plads til byliv omkring centeret. Det kan ske ved at flytte cykler fra gadeplan til et underjordisk anlæg med nedkørsel fra gadeplan via rampe og direkte adgang til Amagercenteret og Amagerbro metro.	2	At anlægge et nyt parkeringsanlæg under jord vil være meget omkostningstungt og pladskrævende (særligt hvis det er til biler, men også til cykler). Der findes flere eksempler på underjordiske parkeringsanlæg til cykler ifm. metron, som ikke har særlig høj belægning. De to primære grunde er en ikke brugervenlig udformning med trapper i stedet for ramper, samt cyklisterne ønskede adfærd og eksisterende parkeringskultur i gadeniveau. Således er det afgørende, at en brugervenlig design indtænkes, hvis et underjordisk parkeringsanlæg skal kunne aflaste cykelparkeringerne på overfladen. Der har tidligere været udført et forsøg for at forbedre adgangsforholdene til den eksisterende underjordiske cykelparkering ved Amagerbro Metro St., men konklusionen var desværre at det med den nuværende fysiske udformning af trappenedgangen, ikke er muligt at forbedre adgangsforholdene tilstrækkeligt. En af erfaringerne fra forsøget var desuden at mange brugere gerne ville fortsætte med at kunne parkere i gadeniveau.  Som nævnt under [4.1] er metroforpladserne dog attraktive ift. at skabe bedre byrum med ophold og begrønning. I Trafik- og Byrumsplan Amager arbejdes netop med mulighederne for at forbedre byrummene på Amager.
4.7	Vi anbefaler, at pladsen omkring og mellem Field's og Ørestad station skal indbyde til ophold med bænke, blomsterbede og træer. Den gennemkørende biltrafik skal nedlægges.	1	I Trafik- og Byrumsplan Amager kigges der bl.a. på mulighederne for at omlægge biltrafikken på Ørestads Boulevard på strækningen ml. Field's og Ørestad metrostation til Hannemanns Allé og Center Boulevard. Dette er netop for at skabe bedre forudsætninger for at forbedre byrummet. Projektet vil også kunne spille sammen med Kay Fiskers Plads. Dog vil buslinjerne på strækningen fortsat skulle prioriteres og servicere stationen.



Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
4.8	Vi anbefaler, at Amagerbrogade udvikles til en hovedgade med fokus på butiks- og byliv. Det skal ske ved at indskrænke vognbaner på Amagerbrogade, og evt. ensrette veje fra Holmbladsgade og ud. Fra Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade skal vejbanen indskrænkes, så der i fremtiden er én vognbane til biler og én til busser. I stedet skal cykelstierne udvides, der skal prioriteres udeservering og grønne områder, hvor man kan mødes og slappe af. Der skal etableres beplantningsspor med træer og åbne regnvandsbede. Bylivet skal være i centrum og ikke trafikken, da butikslivet er størst her. Hvor der er butiksliv, skal der gives mere plads til fortove, busstoppesteder og kort parkering.	2	<p>Amagerbrogade er kategoriseret som en strøggade i kommuneplanen. For disse gader gælder, at de skal udgøre handelsmæssige samlingspunkter med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer, gode muligheder for ophold samt for krydsning af gaden. Cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert på strøggaderne. Biltrafik skal foregå med lav hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet. Bustrafikkens fremkommelighed skal generelt prioriteres højere end biltrafikkens. Med andre ord ligger anbefalingen fint i forlængelse med den eksisterende kategorisering af Amagerbrogade.</p> <p>Udfordringen med Amagerbrogade er dog at den flere steder allerede er smal, hvormed der ikke umiddelbart kan frigøres mere plads til byrum, ophold, bredere fortove og cykelstier. Samtidig vil en ensretning af gaden betyde væsentlige ændringer i bilisternes kørselsmønstre, samt at busbetjeningen kun kan foregå i en retning på gaden. Strækningen ml. Amager Boulevard og Holmbladsgade er særligt trafikeret i dag med ca. 18.000 daglige bilister, hvilket vil betyde væsentlig kødannelse på strækningen, hvis venstresvingbanen mod Amager Boulevard nedlægges.</p> <p>Såfremt der bliver foreslået ændringer på Amagerbrogade, der indskrænker vejarealet ifm. Trafik- og Byrumsplan Amager, så skal der foretages en prioritering af, hvilke tiltag der kan indføres.</p>
<b>#5 Kollektiv trafik</b>			
5	Kollektiv transport skal udgøre mindst 25% af fremtidens ture i 2030 og 30% i 2035. Vejbanearealet skal reduceres til 45% i 2030 og 40% i 2035. I vejbanearealet skal den kollektive trafik prioriteres.	2	Kollektiv transport i København skal ses som et netværk, et netværk som også krydser kommunegrænser. Målet om min 25% kollektiv transport i 2030 har vist sig vanskeligt at realisere i praksis. Det er særligt vanskeligt, at overflytning bilture til ture i kollektiv trafik i et større omfang og det vil kræve vidtgående tiltag i hele kommunen (se evt. bemærkning til [2]). Således vil det være svært at realisere målet i praksis indenfor planen. Dette gælder på trods af, at eksempelvis en ny metrolinje M5, kan være med til at gøre det lidt mere attraktivt, at benytte kollektiv trafik i København.
5.1	Vi anbefaler, at der etableres flere busruter med mange afgang (som C-busserne) på tværs af Amager, der forbinder de tætbebyggede områder med knudepunkterne (metro eller lynbusser som 250s).	2	<p>Kollektiv transport i København er et netværk, et netværk som også krydser kommunegrænser. Linje 5C kører med mange afgang i timen og kører på dele af strækningen i eget tracé, dette har krævet store anlægsinvesteringer og den høje frekvens kræver store udgifter til materiel, buschauffører lønninger, drift og vedligehold. Det vil med andre ord være en betydelig udgift, som ikke vil blive opvejet af passagergrundlaget på den øvrige del af amager.</p> <p>Hvis en buslinje ligeledes kører ind i en anden kommuner (f.eks. Hvidovre, Tårnby mm.), så skal disse kommuner også være indstillet på at finansiere den ekstra udgift, der er forbundet med de nye buslinjer.</p> <p>Jf. 'Retningslinjerne for lokale trafikplaner' er dette ikke et område, der kigges yderligere ind i - i Trafik- og Byrumsplan Amager.</p>

Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
5.2	Vi anbefaler, at Flextrafik bliver mere tilgængeligt for borgere med særlige behov, hvilket indebærer kortere ventetid og at Flextrafik skal have lov at bruge busbanerne, for nemmere at komme frem med flere borgere på en gang. I forlængelse heraf anbefaler vi en tilføjelse til ældre- og invalidevenlig lokaltrafik (som Citybusser i Odense), på tværs af øen. Busser der kører ad centrale og store veje, som Amagerbrogade inkl. sidegader til Amagerbrogade. I fremtiden skal Citybusserne tilbydes på andre eksisterende ruter på Amager.	2	<p><u>Ang. Flextrafik</u> I Københavns Kommune tilbydes kun Flextrafik ifm. handicapkørsel, hvilket indebærer, at man er svært bevægelseshæmmet, har et omfattende synshandicap, en demensdiagnose eller erhvervet hjerneskade. Åbnes ordningen op til at gælde alle borgere vurderes det at blive meget omkostningstungt at finansiere for kommunen. Såfremt flextrafik skal kunne bruge busbanerne skal effekterne for busfremkommelighed og trafiksikkerhed undersøges nærmere. Dette indgår umiddelbart ikke i arbejdet med Trafik- og Byrumsplan Amager.</p> <p><u>Ang. servicebusser</u> I flere kommuner er der indsat lokale servicebusser, der kun kører internt i kommunen, og som er målrettet bestemte grupper af borgerne og/eller aktiviteter. Dette er også muligt i Københavns Kommune. Dog vil der være en væsentlig udgift forbundet med den ekstra busdrift. Jf. 'Retningslinjerne for lokale trafikplaner' er dette ikke et område, der kigges yderligere ind i - i Trafik- og Byrumsplan Amager.</p>
5.3	Vi anbefaler, at kommunen i en testperiode gør offentlig transport gratis - eller næsten gratis i den første zone på rejsen. Vi er opmærksomme på, at lignende tiltag har resulteret i, at det primært er cyklister man flytter frem for bilister. Vores ærinde er dog at gøre offentlig transport mere tilgængelig for alle.	3	Københavns Kommune kan i praksis ikke sætte taksterne ned, da dette reguleres af trafikselskaberne i regi af DOT-samarbejdet og i sidste ende staten. Desuden vil det betyde en væsentlig udgift til Københavns Kommune, hvis kollektiv trafik skal gøres gratis.
5.4	Vi anbefaler, at Metrosystemet bliver udvidet for at aflaste og styrke den nuværende brug af metroen. Særligt Amagerbro i myldretiden skal aflastes, da linjen betjener et befolkningstæt område og allerede er overbelastet. Lufthavnslinjen er især belastet af passagerer med bagage og vi anbefaler, at man udvider med flere vogne og tilføjer flere vogne dedikeret til lufthavnstrafik, der kører direkte til lufthavnen - et tiltag, der kan etableres allerede nu.	3	<p>Den potentielle udvidelse af metrosystemet med den nye metrolinje M5, vil kunne afhjælpe det eksisterende trængselsproblem, der i dag præger trafikken mellem Amager og det øvrige København, da kapaciteten i netværket på tværs af Københavns Havn vil blive forøget.</p> <p>Det er dog ikke umiddelbart muligt at tilføje flere vogne til de eksisterende metrovognsæt, da længden af disse er tilpasset stationernes længde og de eksisterende automatiske skydedøres placering. Ligeledes vil dedikeret afgang direkte til lufthavnen ikke umiddelbart give nogen gevinst, fordi hvert vognsæt hurtigt vil indhente det forankørende - men ikke kunne overhale pga. den eksisterende infrastruktur. Skal det implementeres, vil det således kræve en stor anlægsmæssig udvidelse af det eksisterende metrosystem. Ligeledes vil en dedikering af nogle af afgangene til at køre direkte til lufthavnen betyde forringet service for de passagerer, der ikke skal til og fra lufthavnen. Derudover findes der i dag regionale togforbindelser med en rejsetid på 11-13 min ml. København H og lufthavnen.</p> <p>Alt arbejde relateret til udvidelse af metronetværket foregår sideløbende med arbejdet med Trafik- og Byrumsplan Amager, som ikke har indflydelse herpå.</p>
5.5	Vi anbefaler, at der etableres busluser og busbaner på vejarealerne samt at busserne prioriteres i trafiksignalerne (grøn bølge), så fremkommeligheden for busser øges og den kollektive trafik bliver hurtigere og mere fordelagtig end bilen. Busbanen skal gå hele vejen fra Hovedbanegården til Sundbyvester Plads og retur.	1	I Trafik- og Byrumsplan Amager ses der ind i mulighederne for at forbedre fremkommeligheden for bustrafikken gennem busluser, busbaner og prioritering i signalregulerede kryds. Det er dog ikke altid, at sådanne tiltag nødvendigvis forbedre den overordnede fremkommelighed for buslinjerne, hvis tiltaget f.eks. forårsager øget kødannelse på en af de tilstødende vejstrækninger. Ligeledes kan der være udfordringer med at få plads til disse tiltag uden samtidig at forringe forholdene for gående og cyklister på dele af strækningen. De konkrete projektforslag til sådanne tiltag bør Movia desuden også forholde sig fagligt til.

Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
5.6	Vi anbefaler, at der er et busstoppested indenfor 200 m fra alle hoveddøre, da det skal være nemmere for gangbesværede eller ældre at benytte offentlig transport og komme til knudepunkterne på Amager og videre derfra. Vi anbefaler derfor samtidig, at der etableres ordninger med mindre busser som i Odense midtby.	2	At etablere et stoppestednet med maks. 400 meters afstand imellem, som dækker hele Amager, vil være en betydelig og omfangsrig omkostning - både anlægsmæssigt i første omgang men også driftsmæssigt ift. de buslinjer, der skal servicere stoppestederne. Det vil således være forbundet med store omkostninger at gennemføre og drifte. Ligeledes vil det være til gene for de gennemrejsende passagerer, hvis bussen skal stoppe med meget kort mellemrum og dermed forlænge rejsetiden på ruten. I sidste ende bør Movia også forholde sig fagligt til muligheden ift. materiel og drift.  Ang. de mindre lokale busser se bemærkning til [5.2].
5.7	Vi anbefaler, at Amagerbrogade og Kastrupvej gøres ensrettede i hver sin retning (Amagerbrogade i sydgående og Kastrupvej i nordgående). På hver vej skal der være en busbane og en bilbane. Ved udvidelse skal Holmbladsgade ensrettes fra Kastrupvej for at få trafikken ledt mod Langebro - her også med en busbane og en bilbane.	1	En ensretning af Amagerbrogade og Kastrupvej i hver sin retning, vil betyde en væsentlig ændring af trafikforholdene og kørselsmønstrene på denne del af Amager. Tiltaget kan indgå i trafik- og byrumsplanen men vil pga. dets vidtrækkende påvirkning af trafikken skulle beregnes i kommunens trafikmodel og kvalificeres igennem inddragelsesprocessen til foråret 2025.  Desuden vil Movia fagligt skulle forholde sig til en løsning med opsplnitning af buslinjerne til at køre mod syd på Amagerbrogade og mod nord på Kastrupvej. Dette vil bl.a. betyde en opsplnitning af de eksisterende stoppestedspår, hvilket vil give en afstand imellem disse på minimum 0,5 km, og dermed forringe serviceniveauet for passagererne. Ruteændringer kan desuden bl.a. være i konflikt med servicemål og kvaliteten for passagerer. Derudover kan anbefaling [5.7] være i strid med [5.6].
<b>#6 Parkering</b>			
6	Areal til parkering skal reduceres med 25% frem mod 2035, fra 8% til 6% af det samlede areal mellem byen huse. Parkering på gadeplan skal reduceres med 10 % frem mod 2030 og 15% i 2035.	1	Målsætningen om reducere af parkering stemmer overens med visionen 'Vores København' for teknik- og miljøområdet, hvor det fremgår at transporten mellem byens rum skal ske så grønt og bæredygtigt som muligt og med en prioritering af de mest pladseffektive transportformer.
6.1	Vi anbefaler, at der oprettes satellitparkering i yderområder og tæt på offentlig transport, hvor parkeringslicenserne er billigere end i de tætbefolkede områder. Disse parkeringspladser er til dem, der bruger bilen på deltid (fx. sommerhusejere eller andet brug).	2	Det vil være forbundet med en del omkostninger at etablere nye parkeringsarealer tæt på kollektiv transport. Ligeledes vil det være vanskeligt at udpege egnede arealer indenfor kommunegrænsen. Desuden vil tiltaget betyde en ændring af beboerlicens systemet, hvilket ikke ligger indenfor Trafik- og Byrumsplan Amagers ressortområde.
6.2	Vi anbefaler, at der oprettes flere handicappladser tæt på beboelse. Det skal ske gennem omdannelse af nogle af de nuværende parkeringspladser, som reserveres til personer med handicap. Pladserne kan være fleksible, så de kan omdannes til cykelparkering ved fraflytning.	1	Der oprettes i dag handicapparkeringspladser stort set efter behov. Yderligere pladser vil sandsynligvis blot stå ubrugte hen. Der vil desuden ikke nødvendigvis være nogen synergi i, at lige præcis de nedlagte handicapparkeringspladser efterfølgende omdannes til cykelparkering.
6.3	Vi anbefaler, at fremtidens parkering prioriteres til beboerparkering og at andelen af beboerlicenser stiger med 20 % henimod 2035 med et delmål på 10 % flere beboerlicenser i 2030. Der skal være særligt fokus på lejlighedskvarterne omkring Amagerbrogade.	3	Andelen af beboerlicenser i et område stiger og falder med bilejerskabet. Det kan ikke være et mål i sig selv, at antallet af licenser skal stige.
6.4	Vi anbefaler, at der sættes ind overfor parkeringsmuligheder til private virksomheder og nybyggeri med fokus på, at de skal genere det omkringliggende bybillede mindst muligt. Københavns Kommune skal støtte afsøgningen af parkeringspladser.	2	Antallet af parkeringspladser til nybyggeri er ofte fastlagt gennem parkeringsnormerne og retningslinjer i den gældende lokalplan. Når disse ikke stemmer overens med brugernes transportvaner, kan det skabe gener i det omkringliggende område. Københavns Kommune kan anspore til reducere af generne vha. ændret parkeringstakster/-restriktioner samt øget regulering i de omkringliggende områder. Ligeledes findes der tavler med parkeringsinfo. En af udfordringerne er dog, at der sjældent er fordelagtige områder at henvise parkanter til. I Trafik- og Byrumsplan Amager kortlægges bl.a. belægningsgraden af de eksisterende parkeringspladser.





Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
6.5	Vi anbefaler, at der etableres flere mobilitetshuse/-kældre, med plads til både biler og (lad-)cykler. Københavns Kommune skal inddrage eller give tilskud til flere af de private parkeringshuse og -kældre for at gøre det mere attraktivt for bilisterne at parkere i mobilitetshuse- og kældre end på gadeplan.	1	Det er både omkostningstungt og pladskrævende at etablere parkeringshuse/-kældre. Samtidig er det ikke klimavenligt - hverken i etablering eller drift. Et af fokusområderne i Trafik- og Byrumsplan Amager er dog at flytte gadeparkering til parkering i konstruktion. Her ses der dog primært ind i eksisterende parkeringskældre/-huse, hvor der kan være ledig kapacitet.
6.6	Vi anbefaler, at der oprettes korttidsparkeringspladser (30-60 min) i nærheden af handelsområder på Amagerbrogade og i Ørestaden.	1	Dette sker allerede i nogen udstrækning i dag.
6.7	Vi anbefaler, at besøgs- og pendlerparkering på Amager reduceres eller flyttes over i private parkeringshuse ved hjælp af betalingsparkering og tidsbegrænsede parkeringszoner. Konkret anbefales følgende områder, hvor parkering skal reduceres: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lejlighedskomplekserne på og omkring Lyongade (mellem Frankrigsgade og Øresundsvej).</li> <li>• Alle sidegader til Amagerbrogade med parkering på begge sider <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engelsvej</li> <li>• Kastrupvej</li> <li>• Røde Mellemevej</li> </ul> </li> </ul>	1	Der pågår allerede en løbende proces med udvidelse af parkeringszonerne på Amager. Ligeledes undersøger kommunen hvor meget potentielt ledig parkeringskapacitet, der er i de eksisterende private parkeringshuse. Se desuden bemærkning til [6.4].
6.8	Vi anbefaler, at 5% af de eksisterende parkeringspladser omdannes til cykelparkering på gader omkring lejlighedskvarterer.	1	I Trafik- og Byrumsplan Amager ses der på mulighederne for at udnytte byrummet på en mere hensigtsmæssig måde. De steder hvor der frigives arealer i byrummet fra f.eks. nedlæggelse af bilparkeringspladser bør det i de enkelte tilfælde overvejes, om det skal gå til bedre cykelstiforhold, bredere fortov, flere cykelparkeringsmuligheder, diverse opholdsarealer mv.
6.9	Vi anbefaler, at 17% af parkeringspladserne på almindelige sidegader bør være delebilsparkering for at opmuntre borgerne til at gøre brug af delebiler.	1	Der er allerede besluttet etablering af flere delebilspadser end der umiddelbart er efterspørgsel efter i dag. Hvis 17 % af parkeringspladserne på sidegaderne begrænses til delebiler ses der en risiko for, at mange af disse vil stå tomme og arealet med fordel kunne udnyttes bedre til andre formål. Det bør således afgøres om pladserne i medfør af anbefalingen skal etableres på trods af evt. manglende efterspørgsel og udelukkende som brug til incitament til at få flere delebilsbrugere.

Udarbejdet af:  
Mobilitet / Teknik- og  
Miljøforvaltningen

Redaktion:  
Københavns Kommune

Udgivelsesår:  
2025

Papir:  
Vi trykker på miljøvenligt papir