

# 1 Udkast til Amager Øst Lokaludvalgs input til Trafikplan Amager

## 2 3 **Indledning**

4 Lokaludvalget i Amager Øst har i vores bydelsplan ønsket at udarbejde en samlet trafikplan for  
5 Amager. Udgangspunktet er den byudvikling der har præget bydelen de seneste 15 år, med de  
6 konsekvenser det har haft for trafikken i bydelen. I dag er der f.eks. store problemer med  
7 fremkommelighed på visse spidsbelastningstidspunkter, og øgningen af den tunge trafik skaber  
8 utrygge forhold for borgerne. Hvad skal der til for at transportbehovet kan dækkes uden lange  
9 bilkøer og hvordan bliver det attraktivt at tage cykel eller kollektiv trafik, så flere vælger at benytte  
10 disse transportformer?

11  
12 Med de mange nye borgere og arbejdspladser i vores bydel, er der brug for en plan, hvor  
13 borgerne kan få løst deres transportbehov trygt, behageligt, og med omtanke for klima og miljø.  
14 Vores input til trafikplanen har som hovedsigte at øge fremkommeligheden for alle trafikanter i  
15 bydelen, med et ønske om at mindske behovet for privatbilismen, bl.a. ved at gøre det mere det  
16 attraktivt at tage cykel eller kollektiv trafik. Vi har forståelse for at for nogle er bilen stadig et  
17 nødvendigt gode, og for dem ønsker vi også at skabe bedre forhold.  
18 Og vi ønsker også at forbedre vilkårene for håndværkere og andre erhvervsdrivende der har  
19 legitim kørsel i bydelen.

20  
21 Vi lægger særlig vægt på at forbedre børnenes, og hermed børnefamiliernes, tryghed i deres  
22 færden mellem hjem, skole og daginstitution, samt at forbedre vilkårene for de ældre, der er på  
23 cykel eller i de ofte overfyldte metrotog og busser.

24  
25 Vi er fuldt opmærksomme på at trafikken også flyder igennem vores bydel til andre bydele samt  
26 Tårnby og Dragør kommuner og Sverige og derfor skal planen udvikles, så den ikke forringer  
27 forholdene der.

28  
29 Vi tager udgangspunkt i den eksisterende trafikale situation, og ser hermed bort fra mere  
30 langsigtede løsninger så som Østlig Ringvej eller andre politiske beslutninger som f.eks. en  
31 trængselsring, som alt i alt vil forandre situationen i hele København. Dermed også være sagt, at vi  
32 ser denne plan som en plan, der principielt kan implementeres i en tiårig periode, hvorefter der  
33 kan være behov for ny planlægning.

## 34 35 **Nord-Sydgående fordelingsgader**

36 Trafik handler både om trafik inden for bydelen, ind og ud af bydelen samt gennemkørsel mellem  
37 øvrige København og de andre kommuner på øen. Der savnes optællinger på vejene af de  
38 forskellige formål.

39  
40 Gennemkørsel vil især skulle handle om, at der af hensyn til vores naboer skal sikres kapacitet til  
41 nord-sydgående 'sluser', både til almindelig biltrafik, busser og tung trafik, mens cykeltrafik med  
42 fordel måske vil kunne placeres på andre veje.

43  
44 Gennemkørslen må på nuværende tidspunkt i Amager Øst skulle kanaliseres ad en eller flere veje  
45 som Amager Strandvej, Backersvej, Kastrupvej og Amagerbrogade. Fremkommeligheden på  
46 disse veje er i dag begrænset af chikaner af hensyn til de bløde trafikanter og til gene for især den  
47 tunge trafik, bortset fra Amager Strandvej, der derfor på trods af den er meget smal på visse  
48 strækninger, er den foretrukne rute i Amager Øst for den tunge trafik mellem Amagermotorvejen  
49 og Lynetteholmen/Prøvestenen.

50  
51 Vi mener at biltrafikken fortsat bør fordeles ud på de fire veje Amager Strandvej, Backersvej,  
52 Kastrupvej og Amagerbrogade, da det ville medføre for store gener for den/de udpegede gader,  
53 hvis man kanaliserede al gennemkørende trafik ad en eller to gader.

## 54 55 **Øst-vestgående forbindelser**

56 Der er ikke mange oplagte øst-vestgående strækninger til gennemkørselstrafik på Amager.

57  
58 I den nordlige ende af Amager findes to ruter: Ved Stadsgraven - Christmas Møllers Plads-  
59 Vermlandsgade-Uplandsgade-Prags Boulevard og Ved Stadsgraven - Christmas Møllers Plads-

1 Vermlandsgade-Kløvermarksvej-Forlandet-Kraftværksvej samt lidt sydligere: Vejlands Alle-  
2 Engelsvej-Øresundsvej.  
3 I den sydligste del af Amager Øst er der ikke en oplagt øst-vest gående forbindelse. Her vil man  
4 skulle sydpå til Saltværksvej-Tårnbyvej

5  
6 De mindre øst-vestlige forbindelser anvendes mest til intern trafik og kanalisering til de nord-  
7 sydlige forbindelser, da de kun dækker strækningen delvist mellem Amager Vest og Amager  
8 Strand. De lidt længere stræk er Hedegårdsvej, Italiensvej/Elbagade og Holmbladsgade.

9  
10 Via Elbagade kører en del udrykning til/fra Amager Hospital. Denne gade er relativt bred med  
11 parkering i begge sider mellem træer, men ingen cykelstier, selv om den er en yndet forbindelse  
12 for cykler til bl.a. Amager Fælled. Vi henviser i øvrigt til Områdefornyelsen Sundbys projekt  
13 "Sundby fra Fælled til Strand".

### 14 15 **Tung trafik**

16 Grundet chikaner på de øvrige veje kører den tunge trafik fortrinsvis øst-vest ad Vermlandsgade  
17 og Uplandsgade og nord-syd ad Amager Strandvej. En del af trafikken fra vest kommer fra  
18 Engelsvej og fortsætter ad Øresundsvej til Amager Strandvej.

19  
20 Amager Strandvej er visse steder så smal, at to lastbiler ikke kan passere hinanden, da der især om  
21 sommeren er parkerede biler på begge sider af vejen, hvilket medfører mange stop. De parkerede  
22 biler skygger for udsynet for de bløde trafikanter, der skal krydse vejen for at kunne komme til/fra  
23 Strandparken, ofte familier med oppakning samt institutioner og skoleklasser.

24  
25 På grund af sin placering langs med Kløvermarken skal Uplandsgade eller Prags Boulevard krydses  
26 af Kløvermarkens brugere, herunder skolebørnene fra Nordøstamagers Skole, som er bygget med  
27 for lidt udendørs areal.

28  
29 Øresundsvej er især tæt på Amagerbrogade meget smal. Der forstyrres trafikken morgen og  
30 eftermiddag af busser, der bruges af institutionerne omkring Musiktorvet. Dette giver ofte  
31 problemer med fremkommeligheden i området.

32  
33 Vi ønsker at den tunge trafik, herunder jordtransporter, fortrinsvis kører på Amager Strandvej og  
34 Ørestads Boulevard og videre langs Vermlandsgade-Uplandsgade. Vi foreslår desuden at man  
35 også bruger Kløvermarksvej-Forlandet-Kraftværksvej til den tunge trafik.

### 36 37 **Broforbindelser**

38 Da Amager er en ø, foregår forbindelsen med omverdenen via broer. For den firhulede går turen  
39 til Sjælland via 4 broer, der i sagens natur ligger i Vest, men fremkommeligheden i Øst er  
40 afhængig af gode forbindelser til broerne. Da der til den store mængde trafik kun er fire broer, er  
41 der kraftig trængsel især i myldretiderne, især ved Langebro og Knippelsbro, hvor der opstår  
42 flaskehals.

43  
44 Der er i Kastrup også en bro mod øst til Sverige, hvor der foregår en del pendling fra  
45 Københavnsområdet samt tung trafik og turistkørsel fra hele Europa.  
46 Derudover findes tre cykelbroer mellem Amager og øvrige København. Disse er meget benyttede  
47 og kræver også gode forbindelser fra øst. Vi ser gerne, at der bygges flere, f.eks. ved Tegllholmen,  
48 Enghave Brygge og Refshaleøen, som samtidig også vil aflaste det almindelige vejnet.

### 49 50 **Fremkommelighed**

51 Fremkommeligheden er alfa og omega for en god oplevelse i trafikken, det være sig både busser,  
52 biler, cykler og gående. Fremkommeligheden påvirkes dels af kapacitet, dels af styring så de  
53 forskellige trafikanttyper, der har forskellig hastighed, ikke er i vejen for hinanden.

### 54 55 **Cykeltrafik**

56 Cykeltrafikken dækker flere formål, dels at komme hurtigt fra A til B, dels komme sikkert frem som  
57 fx skolebørn. Det kan ofte give problemer mellem disse grupper, også selv om der skulle være  
58 cykelstier.

1 Til den hurtigtgående trafik skal der være et net af supercykelstier, både i øst-vestlig retning og i  
2 nord-sydgående.  
3 Den mere rolige trafik kan med fordel også gå via de mindre vejes netværk mellem de større veje,  
4 da trafikken i de fleste områder er begrænset, så de mange krydsninger ikke er farlige. Man kan  
5 med skiltning anvise de forskellige typer cykelruter og destinationer, så det er tydeligt hvilken vej  
6 man som cyklist kan tage for at komme hurtigt frem, og hvilken rute man med fordel kan vælge  
7 som fx er mere roligt og smuk/stille/naturskøn.  
8

9 Sikkerheden på cykelstier begrænses af de mange forskellige typer af trafikanter, der skal anvende  
10 dem, idet løbehjul, elcykler, ladcykler, rulleskøjter, små knallerter og elektriske kørestole også  
11 bruger pladsen sammen med de både hurtige og langsomme almindelige cykler. Der er også flere  
12 steder eksempel på, at en dobbeltrettet for smal cykelsti er placeret sammen med en smal gangsti,  
13 hvor de gående ofte fylder ind over cykelstien og ingen af parterne har plads til at passere  
14 hinanden.  
15

### 16 **Kollektiv transport**

17 Den kollektive transport i bydelen dækkes af metro og busser. Den går fortrinsvis i nord-syd  
18 retning, hvorfor der savnes en undersøgelse af, hvor man med fordel vil kunne få en øst-vestlig  
19 trafik op at stå.

20 Metrolinje M2 anvendes, ud over det lokale behov, meget til transport til/fra lufthavnen, hvorfor  
21 det allerede fra Amager Strand og Øresund kan være svært at komme på mod byen (retning  
22 Vanløse). Metrostationerne er i de flestes tilfælde skæmmet af manglende  
23 cykelparkeringsmuligheder. Den underjordiske, der findes på stationerne fra Lergravsparken og  
24 ind anvendes kun i begrænset omfang, hvilket kan skyldes de noget stejle og smalle muligheder  
25 for at få cyklen op derfra. Især hvis man har megen bagage. Elevatorerne, der kun findes en af pr  
26 station, er ustabile i drift, hvorfor man ikke tør være afhængig af dem.

27 Bustrafikken følges med den øvrige trafik, hvorfor der kan opstå problemer, forsinkelser og  
28 kødannelse. Dette kan evt. afhjælpes med busbaner. Da der de fleste steder ikke er plads til en  
29 busbane/ buslomme ved stoppested, vil det sinke bilernes fremkommelighed, så man vil være  
30 nødt til at vælge om man vil prioritere fremkommelighed for biler eller for busser. Ved cykelstier  
31 vil stoppestederne give farlige situationer ved på- og afstigning. Dette kan afhjælpes ved at have  
32 perroner, hvor buspassagererne skal gøre et stop i forbindelse med af- og påstigningen.  
33

### 34 **Ensretning**

35 Hvis man skulle vælge ensretning af (smalle) gader, skal man sikre sig at der er et brugbart  
36 alternativ for trafikken i den anden retning. Ved ensretning af gader frigives noget vejareal, som  
37 kan anvendes til enten parkering, cykelsti, grønne byrum eller andet. Det vil afhænge af den  
38 konkrete gade, hvad der er mest behov for.  
39

### 40 **Parkering**

41 Parkeringsforholdene er meget forskellige i Amager Øst, hvor der er mangel på pladser i de  
42 tætbebyggede områder, mens det som hovedregel ikke gælder villakvartererne, især efter  
43 indførelsen af parkeringszoner i de metrostationsnære områder.  
44

45 Formålet med parkeringszonerne var for Amager Øst en begrænsning af lufthavnsparkering ved  
46 metrostationer, mens man godt kan acceptere parkering vedr. pendling til byen, hvorfor man bør  
47 overveje om ikke man skulle udvide det antal timer man må holde, så metroen kan erstatte biltrafik  
48 til indre by for dem, der arbejder og handler derinde. Ligeledes skal man have ændret reglerne så  
49 butiksindehavere og håndværkere vil kunne få en licens, medmindre parkeringsretten sættes op til  
50 8-10 timer.  
51

52 Vi deler Københavns Kommunes ønske om, at en del af den nuværende overfladeparkering  
53 kommer under jorden. Fremadrettet ønsker vi, at der i forbindelse med byudvikling stilles krav om  
54 at al parkering skal anvises under jorden eller i parkeringshuse.  
55

### 56 **Nabokommuner**

57 Amager er en ø, hvor de eneste broer mod Sjælland ligger i København, hvorfor  
58 nabokommunerne er afhængige af forbindelserne i København. Derfor er det vigtigt at  
59 kommunerne inddrages i processen frem til en trafikplan.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17

## **Sikre skoleveje**

Det er vigtigt med separering af trafikanter og nudging af børnene for at skolevejene føles sikre.

Sikre skoleveje handler primært om tre ting:

- At børn til fods sikres gennem anviste ruter, hvor der lægges vægt på fx lysregulering eller fodgængerovergange ved krydsning af større veje. De anviste ruter skal være belyste i den mørke tid.
- Der skal anvises sikre ruter for børn der kører på cykel, hvor der er cykelstier og lysregulering, der hvor der skal krydses veje med meget trafik. Vejene skal være vel belyste i den mørke tid.
- Vi ønsker at der etableres kiss and ride zoner ved skolerne, hvor dette er en mulighed.