



Orientering

Til Økonomiudvalget

Anbefalinger fra Københavnersamling Amager om prioritering af fremtidens trafik og byrum

Resumé

Økonomiudvalget orienteres med denne sag om anbefalingerne fra Københavnersamling Amager (bilag 1) og om udvalgets tilbagemelding til samlingens medlemmer (bilag 2).

Sagsfremstilling

En københavnersamling er en inddragelsesmetode, hvor en repræsentativ gruppe københavnere udarbejder anbefalinger vedr. en lokal problemstilling.

Afholdelse af Københavnersamling 2023 og 2024 blev besluttet ved Overførselssagen 2021-2022 (BR 5. maj 2022) (A, B, C, F, O, V, Ø og Å). Temaet for Københavnersamling 2024 "Københavnernes Trafikplan Amager", samt at processen for samlingen forankres i udarbejdelsen af Trafikplan Amager, blev efterfølgende besluttet af Økonomiudvalget (ØU 24.januar 2024). Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 6. maj 2024 kernespørgsmål til samlingen: "*Hvordan skal vi prioritere pladsen mellem gående, cyklende, kollektiv trafik, biltrafik og ophold på Amager i fremtiden?*". Teknik- og Miljøudvalget har behandlet Københavnersamling Amagers anbefalinger og besluttet at disse, i relevant omfang, anvendes i Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager (TMU 23. februar 2025). På samme møde vedtog Teknik- og Miljøudvalget bilag 3 som svar på Københavnersamlingens anbefalinger.

Da Økonomiudvalget er beslutningstager på det overordnede tema til Københavnersamling Amager, og fordi anbefalingerne berører Økonomiudvalgets ressortområder inden for den overordnede trafikplanlægning af København og kollektiv transport, får Økonomiudvalget samlingens anbefalinger til orientering sammen med svar til Københavnersamlingens medlemmer i bilag 2.

Københavnersamlingens anbefalinger

Med afsæt i kernespørgsmålet har Københavnersamling Amager

01-04-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 2316

Dokumentnummer i F2
7180841

Sagsnummer eDoc
2025-0034587

Sagsbehandler
Marie Lolk Toghøj

udarbejdet en overordnet vision for samt anbefalinger til fremtidens trafik og byrum på Amager (bilag 1).

Københavnersamlingens overordnede vision er, at der i fremtiden bruges mere plads på cyklende, gående, kollektiv transport og grønne byrum med klimasikring. Dette skal ske ved omdannelse vejarealer, hvor der i dag kører biler. Københavnersamlingens vision er, at Amager skal være et foregangseksempel på, hvordan byrum og transportformer kan omstilles på en måde, der bidrager til øget fysisk, psykisk og social sundhed, mere livskvalitet, et bedre klimaregnskab, mere biodiversitet og en øget sammenhængskraft i byen.

For at realisere visionen, har københavnersamlingens medlemmer formuleret seks overordnede anbefalinger under temaerne:

- Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager
F.eks. at det samlede kørebaneareal skal reduceres fra 53% i 2024 til 40% i 2035 og omfatte prioritering af bustrafik.
- Biltrafik
F.eks. at andelen af bilture maks. skal udgøre 15% af alle ture i 2035.
- Cyklister og gående
At andelen af ture foretaget på cykel skal udgøre mindst 34% i 2035 (27% i 2024), at antallet af cykelstier skal forøges 66%, og antallet af cykelparkeringspladser skal forøges med 200% i 2035.
- Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning
At arealet til torve, pladser, byrum og klimatilpasning skal udgøre 10% af arealanvendelsen i 2035.
- Kollektiv trafik
At andelen af ture foretaget i kollektiv trafik mindst skal udgøre 30% i 2035 (17% i dag).
- Parkering
F.eks. at arealet til bilparkering skal reduceres med 25% frem mod 2035.

Til hver af de overordnede anbefalinger har københavnersamlingen formuleret en række anbefalinger til konkrete initiativer. Teknik- og Miljøforvaltningen har kommenteret og inddelt disse i tre kategorier i bilag 4:

1. Anbefalinger som kan anvendes i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager.
2. Anbefalinger som delvis kan anvendes i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager.
3. Anbefalinger som falder uden for udvalgets og/eller kommunens ressort, og som derfor ikke anvendes direkte i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplanen.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil senere i processen for Trafik- og Byrumsplan Amager vurdere, i hvilket omfang anbefalinger og initiativer konkret kan inddrages. Alle nye løsninger, projekter og initiativer i Trafik- og Byrumsplanen vil skulle finansieres selvstændigt ifm. kommende budgetforhandlinger. Teknik- og Miljøforvaltningen har sendt Københavnersamlingens medlemmer kommentarerne sammen med svaret fra Teknik- og Miljøudvalget.

Kommentarer fra lokaludvalg

Amager Vest og Amager Øst Lokaludvalg har haft anbefalingerne til kommentering fra 22. november 2024 til 6. januar 2025, jf. bilag 5. Overordnet tilslutter Amager Vest Lokaludvalg sig Københavnersamlingens vision og anbefalinger for prioritering af pladsen på Amager. Amager Øst Lokaludvalg er internt uenige i deres vurdering af flere af anbefalingerne og formulerer desuden en række yderligere anbefalinger, som Teknik- og Miljøforvaltningen vil være opmærksomme på ifm. udarbejdelsen af trafik- og byrumsplanen.

Kommentarer fra aktører på Amager

De aktører fra Amager, som var tilmeldt Københavnersamlingens åbne møde den 9. oktober 2024, har haft anbefalingerne til kommentering fra den 22. november 2024 til den 6. januar 2025. Her indkom der kun bemærkning fra Islands Brygge Lokalforsamling, som tilslutter sig københavnersamlingens vision og anbefaling til prioritering af pladsen på Amager (se bilag 6).

Opsamling

Økonomiforvaltningen bemærker, at Københavnersamling Amagers anbefalinger i høj grad stemmer overens med anbefalingerne fra hhv. Borgersamling om Middelalderbyen, Borgersamling Ydre Østerbro, og Københavnertinget 2023, som alle overordnet anbefaler, at der i fremtidens København prioriteres bedre kollektiv transport samt mere plads til grønne områder, cyklisme og gang frem for privatbilisme og parkering til biler.

I tilbagemeldingen fra Økonomiudvalget redegøres for kommunens beføjelser og arbejde med kollektiv transport iht. samlingens anbefalinger, og der kvitteres for medlemmerne arbejde og indsats med at udarbejde anbefalingerne.

Økonomi

Denne sag har ikke økonomiske konsekvenser.

Videre proces

Økonomiforvaltningen sender svaret i bilag 2 til Københavnersamlingens medlemmer.

Teknik- og Miljøudvalget skal forventeligt primo 2026 godkende, at udkast til Trafik- og Byrumsplan Amager sendes i høring. Det er Teknik- og Miljøforvaltningens forventning, at Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til Trafik- og Byrumsplan Amager medio 2026.

Det bemærkes, at regeringens forslag om ændring af færdselsloven, vejloven og privatvejsloven, kan få betydning for anvendelsen af anbefalingerne. Træder lovforslag i kraft i dets nuværende form, vil flere af anbefalingerne ikke kunne gennemføres. Det drejer sig f.eks. om hastighedsnedsættelser, trafikøer, bussluser mv.

Bilag

Bilag 1 Anbefalinger Københavnersamling Amager

Bilag 2 Økonomiudvalgets svar til Københavnersamling Amager

Bilag 3 Teknik- og Miljøudvalgets svar til Københavnersamling Amager

Bilag 4 Forvaltningernes bemærkninger til anbefalingerne

Bilag 5 Amager Vest og Amager Lokaludvalgs bemærkninger til anbefalingerne

Bilag 6 Øvrige aktørers bemærkninger til anbefalingerne

Anbefalinger

Københavnersamling
Amager 2024



Indhold

Velkomst	4
Del 1 Introduktion	
Opgave	7
Københavnersamlingens medlemmer og sammensætning	8
Del 2 Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger	
Vores vision	12
Vores guidende principper for trafik og byrum på Amager	13
#1 Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager	14
#2 Biltrafik	19
#3 Cyklister og gående	21
#4 Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning	24
#5 Kollektiv trafik	28
#6 Parkering	30
Del 3 Udtalelser	
Ekspertudtalelse	35
Tredjeparts udtalelse	36
Del 4 Københavnersamlingens proces og forløb	
Kort om metoden	38
Københavnersamlingens organisering	39
Arbejdsmetoder	40
Københavnersamlingens forløb	41
Kort om samlingerne	42

Velkomst

Kære læser

Du sidder nu med den samlede anbefalingsrapport fra Københavnersamling Amager 2024. Rapporten præsenterer medlemmernes arbejde og anbefalinger til fremtidens trafik og byrum på Amager. Den indeholder også Københavnersamlingens baggrund, opbygning og forløb samt udtalelser fra Københavnersamlingens ekspertgruppe og tredjepartsekretariat.

Rapporten er opdelt i fire:

Første del er en introduktion til Københavnersamlingen, hvor du kan læse om Københavnersamlingens arbejdsramme, mandat og medlemmer.

Anden del præsenterer Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger til fremtidens trafik og byrum på Amager.

I tredje del er der udtalelser fra ekspertgruppen og tredjepartssekretariat, som på hver sin måde har betjent Københavnersamlingen.

Fjerde del indeholder et overblik over Københavnersamlingens arbejdsmetoder og forløb.

God læselyst!



Del 1

Introduktion



Opgave

Københavnersamlingen er en del af Amagers nye trafik- og byrumsplan, som forventes at være færdig og politisk vedtaget medio 2026.

Københavnersamlingens medlemmer har bidraget med at give indblik i, hvordan de ønsker, at pladsen i deres lokalområde bliver prioriteret. Det er der kommet en vision samt en række guidende principper og anbefalinger ud af.

Københavnersamlingen har arbejdet med at udvikle anbefalinger til følgende kernespørgsmål:

- ***Hvordan skal vi prioritere pladsen mellem gående, cyklende, kollektiv trafik, biltrafik og ophold på Amager i fremtiden?***

Mandat

Gennem et politisk vedtaget mandat, har politikerne i Teknik og Miljøudvalget forpligtet sig til at lytte og tage imod Københavnersamlingens anbefalinger. De har desuden forpligtet sig til at behandle anbefalingerne på minimum ét af deres møder, og at lade Københavnersamlingen arbejde med afsæt i faglighed, og uafhængigt af politiske interesser. Mandatet kan læses i sin fulde længde nedenfor.

- Teknik- og Miljøudvalget har givet Københavnersamling 2024 mandat til at udarbejde uvildige anbefalinger til det kernespørgsmål, som Københavnersamlingen er blevet stillet.
- Teknik- og Miljøudvalget støtter op omkring Københavnersamlingens arbejde og udfald af anbefalinger – uanset andre politiske dagsordner og strategier.
- Anbefalingerne behandles i Teknik- og Miljøudvalget på minimum ét udvalgs møde, og udvalget redegør i den forbindelse for, hvordan anbefalingerne bliver fulgt – og ikke fulgt.
- Teknik- og Miljøudvalget er forpligtet til at give en status på den politiske behandling af anbefalingerne via mail til Københavnersamlingens medlemmer samt offentligt via Københavns Kommunes egne kommunikationskanaler. Det sker inden for de første tre måneder efter anbefalingerne er overleveret fra Københavnersamlingen, samt igen inden for 12 måneder med henblik på at orientere medlemmerne af samlingen om status på fremdrift og/eller implementeringen af deres anbefalinger.
- Teknik- og Miljøudvalgets fagudvalg er ikke forpligtet til politisk at følge eller vedtage alle anbefalinger.

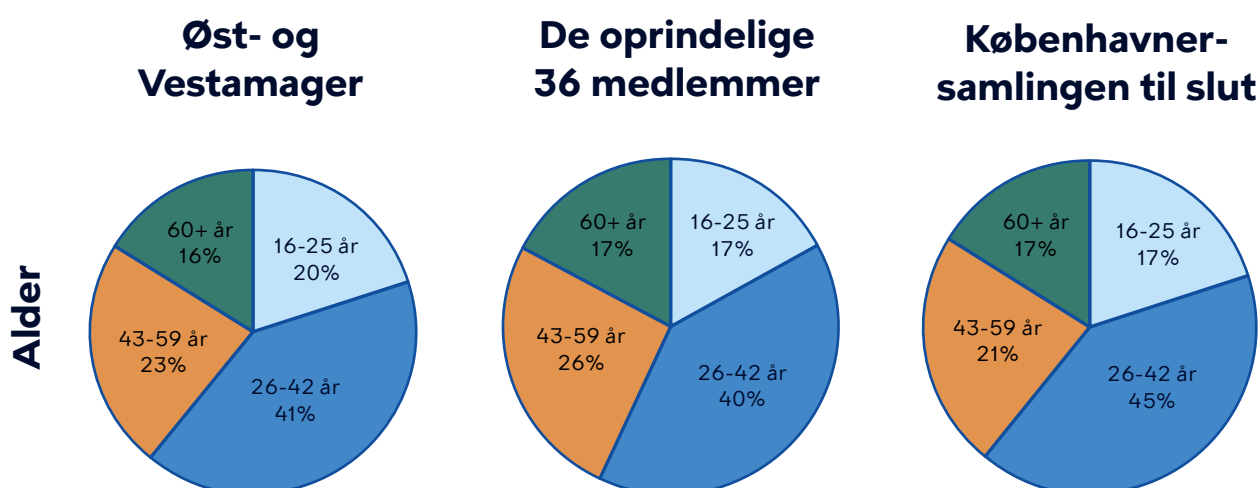
Københavnersamlingens medlemmer og sammensætning

I august 2024 blev cirka 18.000 københavnere fra lokaludvalgsområderne Amager Vest og Amager Øst inviteret til at deltage i Københavnersamlingen via e-Boks. 401 tilmeldte sig Københavnersamlingen og blandt dem blev 36 profiler udtrukket til at afspejle Amager Øst og Vests beboere ud fra valgte kriterier. Disse kriterier var alder, uddannelse, køn og adgang til bil. Derudover blev der også taget højde for, hvor på Amager medlemmerne bor, så så mange kvarterer som muligt var repræsenteret.

Frafald

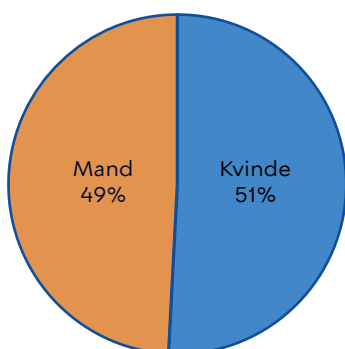
Lige som i mange andre frivillige processer regner man med et frafald undervejs i en borgersamling. Det har der også været i år Københavnersamling Amager. Som det fremgår af graferne, er der sket en mindre forskydning på parametrene: uddannelse og alder. Her udgør de 26-42-årige en større andel af Københavnersamlingen end i begyndelsen. Og ved uddannelsesmæssig baggrund er det sket en reducere af medlemmer med videregående uddannelse. Forskydningerne er dog ikke markante, og har derfor ikke haft en væsentlig betydning for københavnersamlingens samlede repræsentativitet.

Figurene herunder og på næste side viser sammensætningen af de oprindelige 36 medlemmer af Københavnertinget, og sammensætningen af de 29 amagerkanere, der var aktive i gruppen til sidst i processen sammenlignet med Amagers reelle befolkningssammensætning. Vi definerer personer som aktive medlemmer, hvis de har deltaget i mere end 2 af møderne, ikke meldt sig aktivt ud af Københavnersamlingen, og derfor har fulgt med i hele processen, herunder fået tilsendt materiale og referater, samt haft muligheden for at stemme om de endelige anbefalinger.

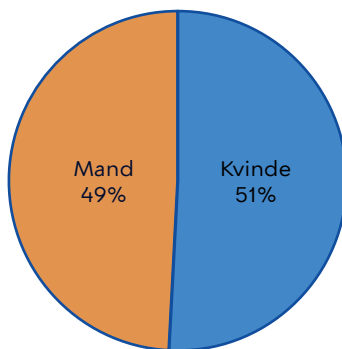


Køn

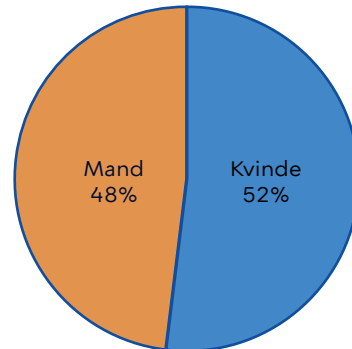
Øst- og Vestamager



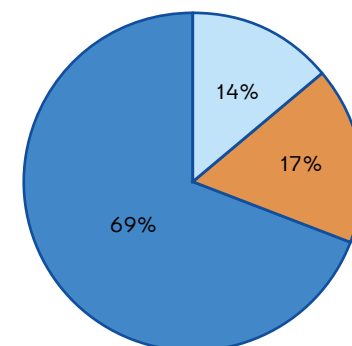
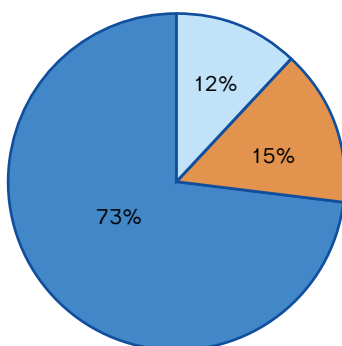
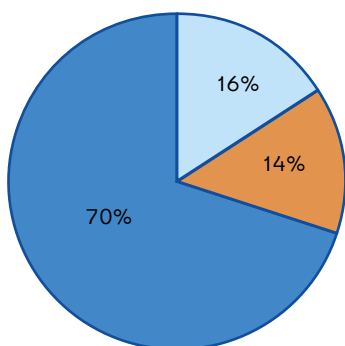
De oprindelige 35 medlemmer



Københavnersamlingen til slut

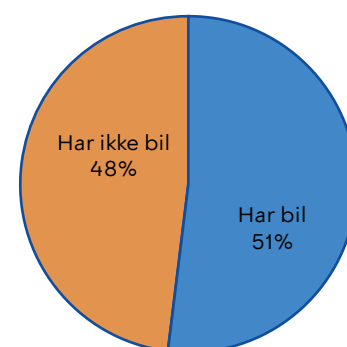
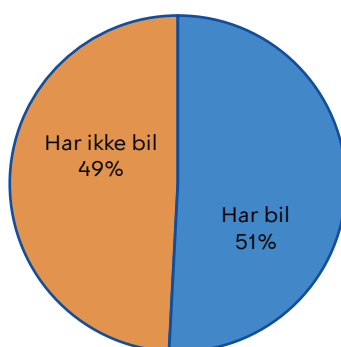
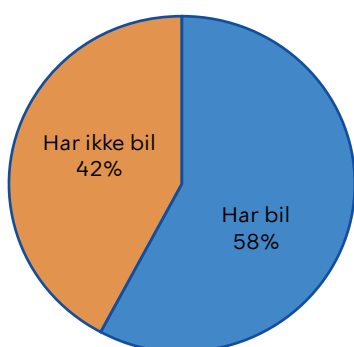


Uddannelse



- Grundskole / Andet
- Erhvervsfaglig
- Videregående (inkl. gymnasial)

Adgang til bil

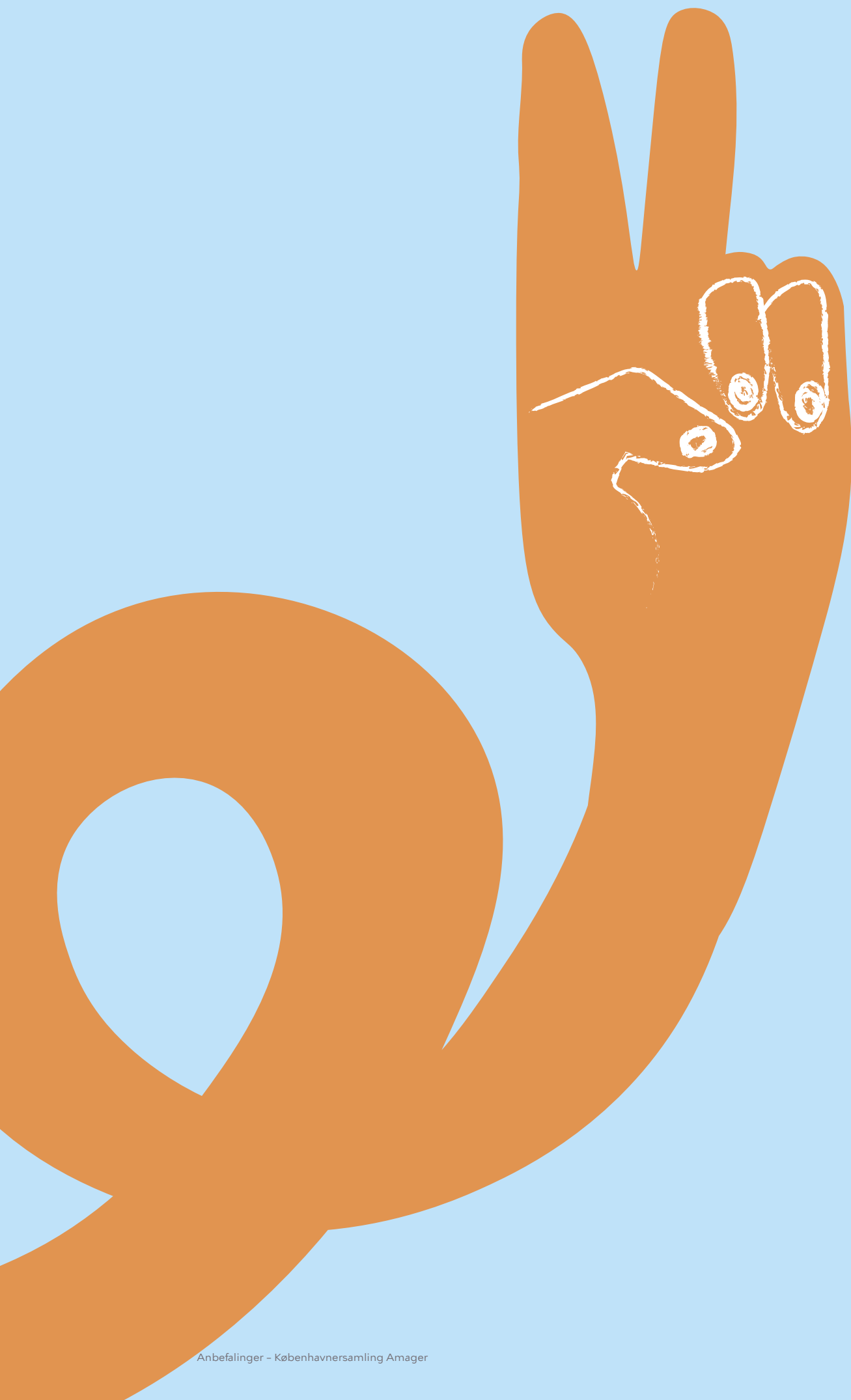


Del 2

Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger

På de næste sider kan du læse Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger. Vision, guidende principper og anbefaling #1 er medlemmernes fælles, overordnede retning for, hvordan pladsen på Amager skal prioriteres i fremtiden. Anbefaling #2 - #6 er også udarbejdet af medlemmerne. Disse anbefalinger rummer en række anbefalinger til konkrete løsninger i form af *forslag til initiativer*. Disse forslag har medlemmerne stemt om, og under hver anbefaling/initiativforslag er der angivet, hvor mange procent af medlemmerne, som støtter op om de enkelte forslag.

Københavnersamlingen har fået faglige input til arbejdet med at besvare kernespørgsmålet, herunder 1) Baggrund, tal og statistikker om bydelen fra Københavns Kommune, 2) undersøgelser om trafikale forhold i bydelene udarbejdet af Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg, 3) input fra den eksterne ekspertgruppe og 4) to kvalitative scenarier for fremtidens trafik på Amager udarbejdet af SWECO. Find hele materialesamlingen på kobenhavntaler.kk.dk/da-DK/projects/vidensbank



Vores vision

Vi ønsker et Amager, som er et dejligt område at bo i, og som er for alle slags mennesker, uanset deres behov i trafikken. Fremtidens Amager skal både være et sted, hvor det praktiske hverdagsliv kan leves, og hvor vi også har høj livskvalitet - uden stress. Hvor trafikken indrettes efter menneskers behov, og ikke omvendt. Der skal både være liv og plads til at nyde stilheden.

De gående og de cyklende er centrum for vores fremtidsdrøm med flere grønne cykel- og gangstier, der forbinder øens mange oaser.

Byrummene skal udvides med tryghed, rummelighed og klimasikring som omdrejningspunkt. Der skal både være plads til ophold og til at færdes. Det grønne i byrummene understøtter både en højere livskvalitet, sundhed, biodiversitet og klimasikring. Det betyder, at vi vil prioritere grønne byrum samt grønne løsninger i opholdsrum med aktivitetsmuligheder, der både er sociale og fysiske - og som samtidig er fremtidssikrede løsninger, der kan modstå klimaforandringerne.

Den kollektive trafik skal være det, der forbinder øen på tværs. De nødvendige trafikanlæg skal have fokus på den kollektive trafik, som skal styrkes med blandt andet flere overdækkede busstoppesteder og bedre forhold for ældre og gangbesværede.

I fremtiden skal biltrafik fylde meget mindre i gadebilledet. I stedet skal der være rum, ro og tryghed specielt i byrum, skoleveje og tæt bebyggelse. Dette kan gøres ved at rykke parkering og omdirigere trafikken, så gennemfartstrafik føres ud på dedikerede veje til formålet.

Folk der bor på Amager skal, hvor det er muligt, ud af bilerne. Ikke fordi vi vil gøre det umuligt at have bil - men fordi folk, der bor på Amager, får nye og bedre alternativer. Dog skal det fortsat være muligt for folk med nedsat mobilitet at komme rundt.



Vores guidende principper for trafik og byrum på Amager

1. Byen skal være et dejligt sted at være, hvor der er fokus på klima, biodiversitet, fysisk, psykisk og social sundhed.
2. Inspirerende, grønne byrum med plads til at kunne møde sine naboer skal være omdrejningspunkt for det sociale liv på Amager.
3. Gående og cyklister skal have plads til at kunne færdes sikkert og trygt - også når vi bliver flere.
4. Grønne stier til gående og cyklende skal forbinde byen, pladser, parker og natur.
5. Busfremkommelighed skal prioriteres over andre trafikformer, specielt biltrafik, også på tværs af øen. Vi vil skabe en hurtig og attraktiv kollektiv trafik.
6. Der skal arbejdes systematisk med at reducere larm og støj, og sikre hensyn til beboernes livskvalitet.
7. Der skal planlægges alternativ parkering og trafikløsninger - under jorden hvor muligt fremadrettet - samt ved sarte trafikrum fx skoleveje, dog med omtanke på klimamæssige omkostninger.
8. Ved gadeparkering skal der prioriteres og udvides muligheder for borgere med nedsat mobilitet. Og så må os der kan, gå længere for parkering.
9. Fremtidens løsninger skal understøtte en bedre hverdag for de mennesker, der bor på Amager. Dette sker gennem et mere sikkert og stressfrit trafikmiljø med fokus på grønne områder.
10. Samlet set skal der i udvikling af trafik og byrum tages hensyn til klimaet og fremtidens klimaudfordringer.

#1 Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager

Vi har som Københavnersamling afsøgt mulighederne for fremtidens mobilitet og byrum på Amager og har i den sammenhæng taget afsæt i Københavns mobilitetsmål for 2025 og SWECO's to scenarier for fremtidens trafik- og byrum.

Vi ser det som vores opgave at sætte ambition og mål for udviklingen frem mod 2035. Og vores konklusion er, at vi ønsker at bringe Amager og København i en meget mere ambitiøs og bæredygtig retning, end de nuværende mål foreskriver. Vi ønsker på flere områder en mere ambitiøs omdannelse af Amager end dem, som er angivet i scenarie 1 - som ud af de to scenarier optegner forslag til regulering med størst effekt på de trafikale vaner og mere plads til byrum.

Amager skal være hovedstadens levende foregangseksempel på, hvordan vi omstiller vores gader og transportformer på en måde, der bidrager til mere livskvalitet, et bedre klimaregnskab, mere biodiversitet og en øget sammenhængskraft i byen. Amager skal inspirere og give resten af byen mod til at omdanne byens trafik, sikre en sammenhængende trafikplan for hele byen og hjælpe til at skubbe vores boligområder i en mere bæredygtig, grøn og ansvarlig retning.

For at sikre flyvehøjde i vores ambition og tydelighed om retningen, har vi valgt at arbejde med en 10-årig visionsproces frem til 2035 og opsat delmål for vores anbefalede indsatser i 2030.

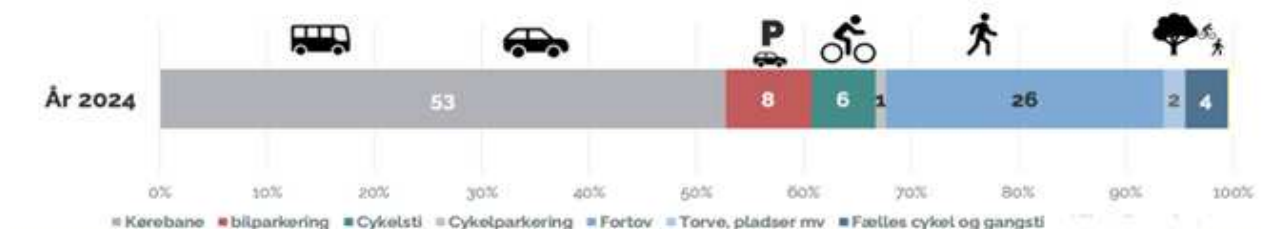
Arealanvendelse mellem husene

I vores arbejde, har vi taget afsæt i den måde hvorpå arealanvendelse og turfordeling opgøres i de to scenarier. Vi har tilpasset arealanvendelsen til de procenttal i 2030 og 2035, der matcher vores prioriteringer, ambition og anbefalinger for udviklingen af byen.

Arealanvendelsen i dag tager afsæt i de bydelsspecifikke tal for Amager Øst og Vest (og ikke København som helhed).

I arealanvendelsen for 2030 og 2035 vælger vi at udvide kategorien "Torve og pladser" til "Torve, pladser, byrum, natur og klimatilpasning", dels fordi klimatilpasning forventeligt kommer til at fylde mere i gadebilledet i fremtiden, og dels fordi vi ønsker at prioritere mere grøn bynatur, biodiversitet og mødesteder på tværs af bydelen, som oftest kan kombineres med klimatilpasning.

Nuværende arealanvendelse



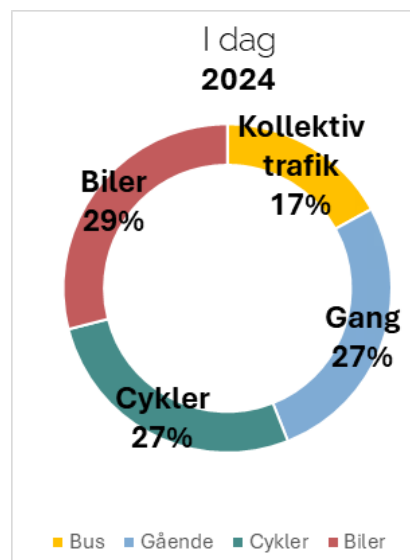
Vores anbefaling til fremtidens arealanvendelse



Beskrivelse af vores transformation af arealer:

- **Kørebane:** Vi ønsker en reduktion af det samlede kørebaneareal fra nuværende 53% til 40%, hvoraf kollektiv trafik skal prioriteres ved alle valg fx i form af bussluser, busbaner og forrang ved kryds. Ambitionen er at flytte bilister over i kollektiv trafik og samtidigt reducere det samlede vejareal.
- **Bilparkering:** Vi ønsker en reduktion af parkeringspladser på gadeniveau fra 8% til 6% - hvilket indenfor denne kategori betyder en reduktion på 25% af parkeringspladser frem mod 2035.
- **Cykelstier:** Vi ønsker at forøge arealet af cykelstier på Amager fra 6% til 10% i 2035 og gøre det stadig mere attraktivt at vælge cyklen, ladcyklen m.m. som den foretrukne transportform.
- **Cykelparkering:** Vi ønsker at forøge arealet til cykelparkering fra 1% til 3% for at tage ansvar for, at det øgede brug af cykler i dag og i fremtiden sker på en sikker og forsvarlig måde.
- **Fortov:** Vi ønsker at fastholde nuværende fortovsareal. Faldet på én procent angiver mere reguleret plads til cykelparkering – som også fylder på fortovene i dag.
- **Torve, pladser, byrum, natur og klimatilpasning:** Vi ønsker en markant forøgelse af denne kategori fra 2% i dag til 10% af vores arealer mellem husene. Klimaforandringerne kalder på mere areal til at håndtere vand og flere grønne arealer til at optage CO₂. Hertil ønsker vi en bydel med mere plads til fællesskaber og naboskab.
- **Fælles cykel- og gangstier:** Vi ønsker en forøgelse af denne kategori fra 4% i dag til 6% af vores arealer for at styrke de bløde trafikanter forbindelser på tværs af Amager i fremtiden og eksperimentere med lukning af eksisterende veje kun til bløde trafikanter.

Turfordeling på Amager

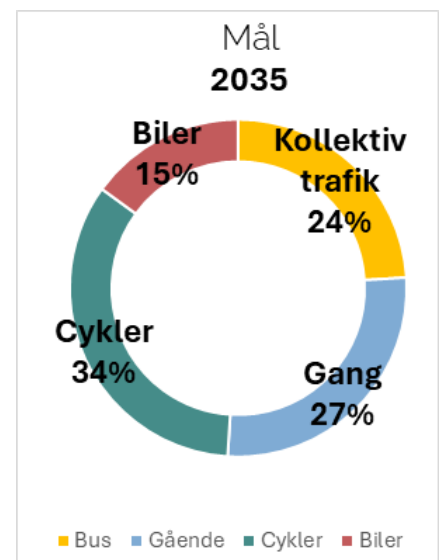
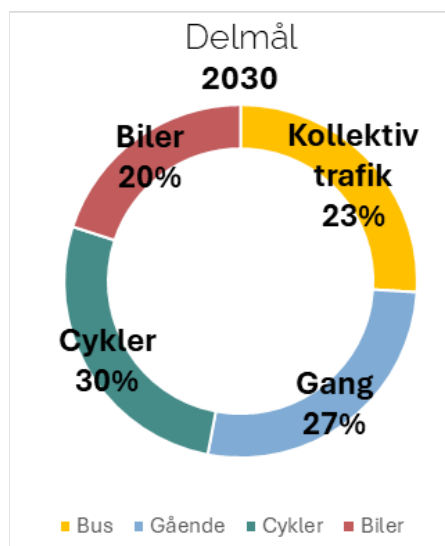


Københavnersamlingen er optaget af at forandre fordelingen af ture og trafikformer på Amager i fremtiden, hvor privatbilismen reduceres til fordel for flere ture i kollektiv trafik og på cyklen.

Københavnersamlingen har taget afsæt i aktuelle turfordelingstal fra Mobilitetsredegørelsen for Københavns Kommune 2024.

I tal er det Københavnersamlingens prioritering:

- At bilture reduceres fra 29% i dag til 15% i 2035, med et delmål på 20% i 2030.
- At ture med kollektiv trafik øges fra 17% til 24% i 2035. Den største forøgelse af ture med kollektiv trafik skal ske frem mod 2030 for at sikre, at der hurtigst muligt er et godt alternativ for bilister, der skal lokkes over i nye transportformer.
- At ture på cykel øges fra 27% til 34% frem mod 2035, med et delmål på 30% i 2030. Med bedre cykelstier og forhold forventes det som et attraktivt alternativ til bilen.
- At gåture frem mod 2035 fortsætter med samme niveau som i dag.





Københavnersamling Amager



3. samling
Onsdag 22. oktober 2024

#2 Biltrafik

Ambition

Københavnersamlingens ambition er en reduktion i biltrafik og vejareal til biler, der er mere ambitiøst end scenarie 1 der tilstræber, at bilture maksimalt skal udgøre 25 procent af fremtidens ture. Københavnersamlingen mener, at det bør være en målsætning, at bilen aldrig er 1. prioritet – medmindre man har brug for bilen grundet nedsat mobilitet.

Biltrafikken skal ikke være dominerende på Amager, men i stedet reduceres til fordel for klima, folkesundhed, støj, sikkerhed og mere plads til byrum. Vores anbefaling om en stor reduktion er dog under forudsætning af, at de, der har brug for en bil (fx mennesker med handicap og ældre med mobilitetsvanskeligheder) fortsat kan bruge bil som transportmiddel. Vi er opmærksomme på, at vores anbefalede reduktion er radikal. Men skal lykkes ved at forbedre delebilers forhold samt forbedre cykelforhold radikalt.

Overordnede anbefalinger til biltrafik

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.

Forslag til initiativer

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 helbredsmæssigt afhængig af bil, og hvordan negative konsekvenser for gruppen kan imødegås.



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.

95%

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).

86%

2.4: Vi anbefaler, at hastigheden nedsættes til 30 km/t i områder med trafikøer og 40 km/t uden for områder med trafikøer.

82%

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.

64%

2.6: Vi anbefaler, at udrykningskøretøjer benytter sig af hovedfærdselsvejene, når det er muligt, og ikke forlænger kørselstid for at reducere støj i beboelsesområderne

64%

#3 Cyklister og gående

Ambition

Københavnersamlingens ambition er, at trafikken på Amager skal indrettes med udgangspunkt i gående og cyklister. Gående og cyklister skal have første-prioritet, og det skal være hurtigt og sikkert som cyklist og gående at bevæge sig på tværs af Amager – fra vest til øst og til Amager Fælled og Amager Strand. Det er derfor vores ambition, at der skal være flere grønne stier, så cyklister og gående kan transportere sig til Amagers naturskønne områder uden at skulle krydse veje med biltrafik. Fordelen ved dette er, at der samtidig kan vej-sikres ift. oversvømmelser.

For at skabe sikkerhed, grønne stier og fremkommelighed for cyklister og gående, er der brug for flere og bredere cykelstier. Vi ønsker, at det skal være mere attraktivt for f.eks. børnefamilier at vælge ladcyklen frem for bilen. I forlængelse heraf er det Københavnersamlingens mål, at pladsen til cyklister og gående skal udgøre et større areal end de 36%, de udgør i dag – vi lægger derfor op til en mere ambitiøs prioritering af gående og cyklister end scenarie 1 fremlægger.

Overordnede anbefalinger til cyklister og gående

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.

Forslag til initiativer

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.



100%

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.

95%

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.

95%

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.

91%

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.

86%

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.

86%



#4 Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning

Ambition

Københavnersamlingens ambition er at give byrummet, grønne områder og klimatilpasning mere plads end i dag. Vores mål er, at amagerkanere skal møde grønne områder, når de åbner hoveddøren. Derfor mener vi, at flere gader skal være ensrettede, og at den ekstra plads prioriteres til ophold og det grønne.

Mange byrum og gader er tomme og kedelige i dag, så vores ambition er derfor også, at eksisterende tomme byrum og gader udvikles til lokale grønne byrum, hvor vi kan mødes, og hvor børn kan lege trygt. Sidst men ikke mindst er det vores ambition, at Amagerbrogade skal være Amagers trygge og attraktive hovedgade med et rigt ude- og butiksliv.

Overordnede anbefalinger til byrum, grønne områder og klimatilpasning

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.

Forslag til initiativer

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.



95%

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.

95%

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.

95%

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.

91%

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.

91%

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.

86%

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.

86%

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.

82%



Foto: Yann Houlberg Andersen

#5 Kollektiv trafik

Ambition

Københavnersamlingens ambition er at flytte bilister over i den kollektive trafik. Målet er at indrette vejarealerne så fremkommeligheden for busser styrkes, og det bliver hurtigere og nemmere at tage kollektiv transport. Vi mener, at den kollektive trafik bør prioriteres i højere grad, fordi det øger både klima, trivsel og folkesundheden – alt sammen noget, der gør den kollektive transport til en god investering.

Udover at gøre det nemmere og hurtigere at tage kollektiv transport mener vi også, at det skal være billigere – dette vil være en ekstra motivation for at skifte bilen ud med bussen.

Overordnede anbefalinger til kollektiv trafik

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.

Forslag til initiativer

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).

95%

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.

95%

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 biler. Vores ærinde er dog at gøre offentlig transport mere tilgængelig for alle.

91%

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.

91%

5.5: Vi anbefaler, at der etableres bussluser 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.

86%

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.

86%

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.

72%

#6 Parkering

Ambition

Københavnersamlingens ambition er at fjerne så mange parkeringspladser som muligt. Parkering skal ikke være det dominerende i gadebilledet – i stedet skal det være grønne områder, når man åbner sin hoveddør og mere plads til kollektiv trafik, samt gående og cyklister i trafikken. Det er vores ambition at reducere parkering for at få plads til klimatilpasning. Ved at fjerne parkering, der er ren asfalt, åbner det op for muligheder for at skabe områder med henblik på klimaet.

Vores ambition om reduktion af parkeringspladser er dog under forudsætning af at bestemte grupper, der grundet fx nedsat mobilitet og derfor afhængige af en parkeringsplads, har ret til en tæt på deres bopæl.

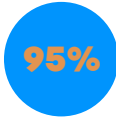
Overordnede anbefalinger til parkering

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.

Forslag til initiativer

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).

95%

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.

95%

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.

91%

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.

91%

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.

86%

6.6: Vi anbefaler, at der oprettes korttidsparkeringspladser (30-60 min) i nærheden af handelsområder på Amagerbrogade og i Ørestaden.

86%

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:

- Lejlighedskomplekserne på og omkring Lyongade (mellem Frankrigsgade og Øresundsvej).
- Alle sidegader til Amagerbrogade med parkering på begge sider
- Englandsvej

- Kastrupvej
- Røde Mellemvej

77%

6.8: Vi anbefaler, at 5% af de eksisterende parkeringspladser omdannes til cykelparkering på gader omkring lejlighedskvarterer.

77%

6.9: Vi anbefaler, at 17% af parkeringspladserne på almindelige sidegader bør være delebilsparkering for at opmuntre borgerne til at gøre brug af delebiler.

69%



Foto: Visit Copenhagen



Del 3

Udtalelser

Ekspertudtalelse

Ekspertgruppen for Københavnersamling Amager har stillet faglig viden til rådighed for Københavnersamlingens medlemmer og Københavnersamlingens tredjepartssekretariat We Do Democracy. Opgaven har været at bidrage med viden, faglige inputs og give svar på faglige spørgsmål.

Ekspertgruppen har løbende bistået i processen og arbejdet med udgangspunkt i de udfordringer, som medlemmerne af Københavnersamlingen har peget på. Ekspertgruppen har bestræbt sig på at bringe relevant viden i spil og undladt at blande sig i udformningen af anbefalingerne – således at anbefalinger, vision og prioriteringer alene er medlemmernes.

Ekspertgruppen har haft ansvar for at udvikle faglige input til materialesamlingen, der har til formål at give Københavnersamlingen faglig viden inden for emnet, og dermed et sagligt og fælles udgangspunkt for at indgå i Københavnersamlingen. Ekspertterne har bidraget med henvisninger til tekster, artikler og data m.m. Ligeledes har eksperterne bidraget til at skabe forståelse af de to scenarier, som har indgået i Københavnersamlingens arbejde med at udvikle anbefalinger. Herunder bidraget med supplerende viden og tilgange for at give medlemmerne det bedst mulige faglige afsæt for at forstå mulighedsrummet inden for de to scenarier og heraf medlemmernes egne disponeringer.

Udover at have produceret faglige input til materialesamlingen, har Jakob Steen Christensen fra ekspertgruppen bidraget med fagligt oplæg på Københavnersamlingens anden samling, og har løbende stået til rådighed som sparingspartner for Københavnersamlingens tredjepartssekretariat, når spørgsmål er blevet rejst af Københavnersamlingens medlemmer.

I Københavnersamlingens afsluttende arbejde valgte Katrine Hartmann-Petersen i overensstemmelse med Københavnersamlingens armslængdeprincip at udtræde af Københavnersamlingens ekspertgruppe pr. 1. november grundet jobskifte fra Roskilde Universitetscenter til Københavns Kommune. Jakob Steen Christensen bistod herefter som tilknyttet ekspert.

Ekspertgruppen

- Katrine Hartmann-Petersen, Lektor i mobilitet, byudvikling og planlægning, Roskilde University (udtrådt pr. 1. november 2024)
- Jakob Steen Christensen, Arkitekt og partner, JAJA ARCHITECTS

Tredjeparts udtalelse

Vi har i We Do Democracy ledet organiseringen og faciliteringen af Københavnersamlingen 2024 og har ageret uafhængigt tredjepartssekretariat. Vi kan bekræfte, at Københavnersamlingen har fulgt OECD's internationale retningslinjer for deliberative processer i overensstemmelse med Good Practice For Deliberative Processes for Public Decision Making.

Opdragsgiver

Som opdragsgiver har Københavns Kommune truffet en beslutning om at igangsætte en repræsentativ borgersamling for Øst- og Vestamager. Organisationen har allerede betydelig erfaring i arbejdet med borgersamlinger og har i samarbejde med tredjepartssekretariatet bidraget til forankring af processen gennem en engageret politisk følgegruppe og en forvaltning, der har gjort sig umage med af at svare på medlemmernes spørgsmål samt understøttet medlemmernes arbejdsproces med henblik på, at anbefalingerne kan anvendes i udarbejdelsen af den kommende trafik- og byrumsplan for Amager.

Deliberation

Vi har oplevet, at medlemmerne trods forskellige perspektiver har været respektfulde og optaget af at finde frem til en fælles balance på tværs af behov og drømme for fremtidens Amager. Som tredjepartssekretariat har vi oplevet en Københavnersamling, der er gået seriøst til opgaven og som har været optaget af at sætte en tydelig retning, der kan bakkes op af hele Københavnersamlingen. Som tredjepartssekretariat er det derfor vores vurdering, at Københavnersamlingen leverer en velafvejet og tydelig retning for fremtidens trafik- og byrum på Amager.

Københavnersamlingen er blevet gennemført inden for en mindre ramme end andre borgersamlinger og borgerting i Københavns Kommune. Samlingerne har fundet sted over 1,5 måned og haft et samlet timetal på 20 timer, som udgør OECD's minimumsramme. Københavnersamlingen har deraf haft særligt fokus på at afsøge og sætte en samlet ambition og vision for fremtidens Amager til brug for den videre udvikling af en trafik og mobilitetsplan. Københavnersamlingen har deraf brugt mindre tid - i sammenligning til andre deliberative processer - til at afsøge konkrete tilgange, greb og løsninger, der skal til for at omsætte visionen og ambitionen.

Københavnersamlingen peger på en række balancerede tilgange og løsningsgreb, der er opbakning til. I læsningen af anbefalingerne er det derfor vigtigt at tage Københavnersamlingens retning og prioritering af byrumselementer og trafikture seriøst og samtidig tage højde for, at løsningerne ikke skal læses som fyldestgørende, men vigtige afstemte bud på den videre udviklingsproces.

Vi glæder os til at følge udfaldet af Københavnersamlingens arbejde.

Sofie Puntervold Kristensen & Johan Galster – We Do Democracy

Del 4

Københavnersamlingens proces og forløb



Kort om metoden

Københavnersamlingen trækker på den deliberative demokratimetode, borgersamling. En borgersamling er en metode, der giver et repræsentativt udsnit af borgere mulighed for at beskrive og anbefale deres bud på løsninger. Borgersamlinger har vist sig at være gode til at arbejde med svar på komplekse og dilemmafyldte problemstillinger, samt til at udvikle medierede anbefalinger. Det vil sige, at der i processen arbejdes med, hvordan medlemmerne kan udvikle løsninger, som de alle kan se sig i. Deliberativ betyder netop dette – at metoden er baseret på rådslagning, samtale og fokus på fælles løsninger.

Medlemmerne af en borgersamling mødes til samlinger over mindst 20 timer – i denne samling over 4 dage. Dermed kan medlemmerne være med til at kvalificere og skabe grundlag for at styrke den politiske beslutningsproces. Metoden er internationalt anerkendt og bliver anvendt systematisk i blandt andet EU, Canada, Storbritannien, Tyskland, Australien, Irland, Bolivia, Belgien og Finland. OECD's deliberative principper for borgersamlinger og borgerting, som denne Københavnersamling har fulgt, er:



Københavnersamlingens organisering

Rundt om Københavnersamlingen har en række grupper været nedsat for at sikre, at Københavnersamlingens arbejde blev udført i overensstemmelse med OECD's principper på et solidt vidensgrundlag samt, at de endelige anbefalinger bliver hørt og behandlet af Teknik- og Miljøforvaltningen. En beskrivelse af de enkelte grupper ses nedenfor.

Projektgruppen

Københavnersamlings projektgruppe består af medarbejdere fra Københavns Kommune og fra We Do Democracy. Projektgruppen står for den løbende koordinering af Københavnersamlingen, for at sikre at medlemmernes arbejde blev udført indenfor de bedste rammer og levede op til Københavnersamlingens formål.

Tredjepartssekretariat

We Do Democracy er Københavnersamlingens uafhængige tredjepartssekretariat, som træffer beslutninger om design og facilitering af Københavnersamlingen og planlægger de enkelte samlinger.

Ekspertgruppe

Københavnersamlingens ekspertgruppe har til opgave at sikre, at arbejdet er baseret på neutral og saglig viden. De har rådgivet Københavnersamlingens tredjepartssekretariat og bidraget med viden, oplæg og meget mere. Ekspertgruppen består af Katrine Hartmann-Petersen, Lektor i mobilitet, byudvikling og planlægning på Roskilde Universitet og Jakob Steen Christensen, Arkitekt og partner hos JAJA ARCHITECTS.

Politisk følgegruppe

Den politiske følgegruppe er Københavnersamlingens ambassadører. Følgegruppen har til formål at sikre forbindelse mellem det politiske niveau på kommunalt og lokalt plan og Københavnersamlingen.

Medlemmerne af den politiske følgegruppe er: Christopher Røhl (R) og Troels Chr. Jakobsen (Å) medlemmer af Teknik og Miljøforvaltningen i Borgerrepræsentationen. Mark Gray og Jan Oster fra Amager Vest Lokaludvalg. Susanne Møller og Lasse Rossen fra Amager Øst Lokaludvalg.

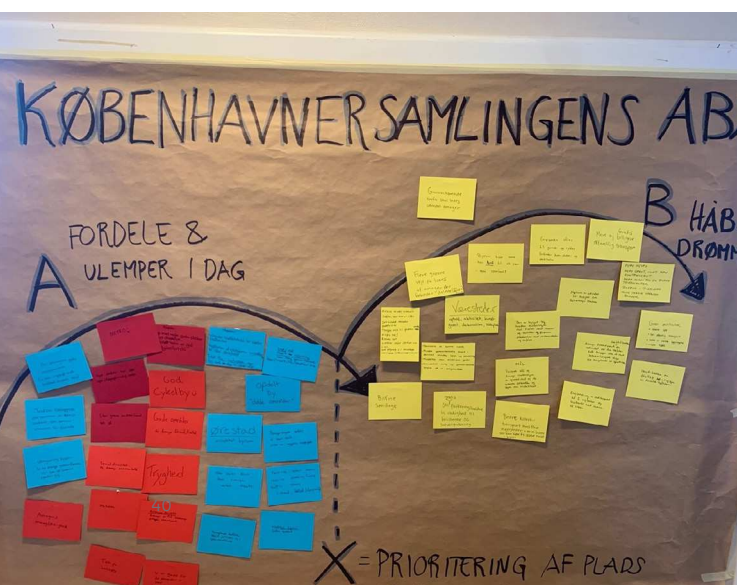
Arbejdsmetoder

Der er blevet anvendt en lang række dialog- og samarbejdsmetoder under Københavnersamlingen. Formålet har været at skabe en produktiv, engagerende og inkluderende arbejdsform. Hvor det har været muligt at deltage med meget forskellige forudsætninger og præferencer.

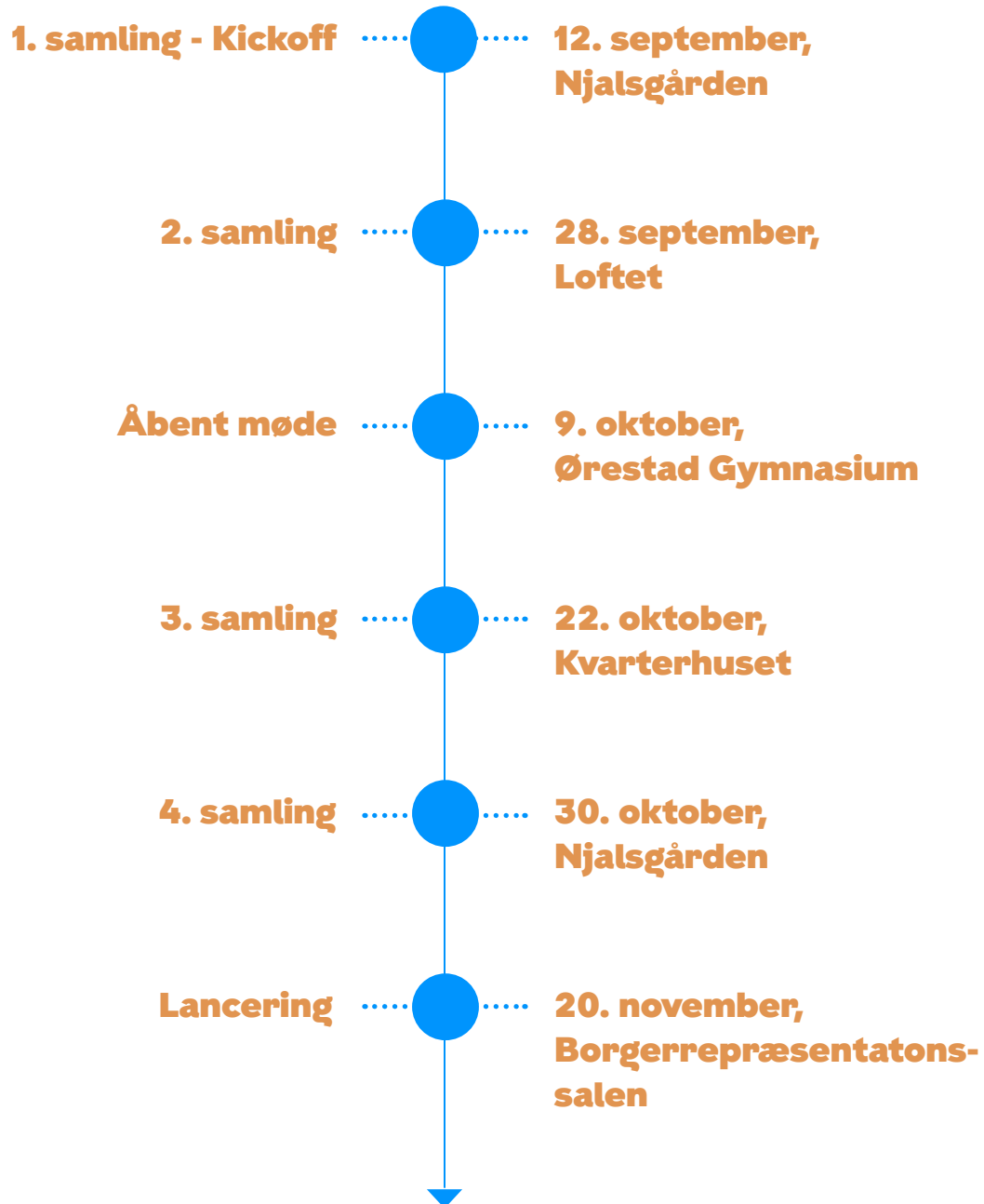
Hele forløbet har været designet og faciliteret af We Do Democracy.

Nogle af de anvendte metodegreb har været:

- Vekselvirkning. Blanding af individuelle refleksioner, gruppearbejde og medierede plenumdialoger.
- Faglige input. Løbende afvejede og forskningsbaserede faglige oplæg kombineret med plads til, at man som medlem selv har kunnet fordøje, forstå og tage stilling til vigtighed af inputtet.
- Visuelle og engagerende formater. Veksle mellem at sidde ved borde, stå op ved plakater, bruge rummet og bevæge sig rundt. Bordplakater, papkort og grej til selv at producere og dokumentere resultater.
- Medlemmerne producerer selv. I hele forløbet er det medlemmerne selv, der har ført pennen og senere har haft hænderne på tastaturet. Både for at sikre legitimitet, brugen af deres eget sprog, men også for at understøtte ejerskab og engagement.
- Humor, hygge og stemning. Der er arbejdet med, at medlemmerne skulle føle sig velkomne. Musik, energiskabende forplejning og en uformel og rar stemning.
- Mediering af storgruppesamtalen i plenum. Der har været brugt løbende analoge afstemninger for hele tiden at tjekke ind på, om alle var med, og om der skulle arbejdes mere med anbefalingerne.
- Stimulering af forestillingsevne. Dette har vi blandt andet gjort gennem en lydrejse og visualiseringer.



Københavnersamlingens forløb



**Politisk behandling og forankring
i Amagers trafik- og byrumsplan**

Kort om samlingerne

Samling 1

12. september kl. 16.30 – 20.30, Njalsgården

Formålet med dagen var at introducere medlemmerne til hinanden, arbejdsmetoden og indføre dem i kerneopgaven og processen. Medlemmerne blev budt velkommen af Troels Christian Jakobsen (Å) og Christopher Røhl (R) fra den politiske følgegruppe.

Medlemmerne blev introduceret til kommunens arbejde med den kommende trafik- og byrumsplan på Amager ved v. Lasse Raasgaard Mathiesen, Projektleder for Trafik- og Byrumsplan Amager, Teknik- og Miljøforvaltningen samt to bud på scenarier for fremtidens trafik- og byrum på Amager v. Niels Stange, Projektchef og Senior Mobilitetsspecialist i SWECO. Herefter arbejdede medlemmerne med at finde frem til, hvilke værdier de mener kendetegner det gode hverdagsliv på Amager.

Samling 2

28. september kl. 9.30 – 15.00, Loftet

Formålet med dagen var, at medlemmerne på baggrund af dialog og fagligt input skulle begynde det første arbejde med anbefalingerne. Dette foregik gennem kortlægning af fordele og ulemper ved byrummet på Øst- og Vestamager i dag. Medlemmer var derefter på en tidsrejse, hvor de blev guidet igennem en forestillingsøvelse om det fremtidige Amager, som de drømmer om. For at styrke medlemmernes faglige forståelse for trafik- og byplanlægning, fik vi besøg af arkitekt Jakob Steen Christensen, som kom med eksempler på effekten af færre biler i byen. Efterfølgende tog medlemmerne af Københavnersamlingen fat på at udarbejde de første skitser til deres anbefalinger.

Åbent møde

9. oktober kl. 16.30 – 21.00, Ørestad Gymnasium

Formålet med det åbne møde var at modtage input og feedback fra andre borgere og lokale interessenter. Medlemmerne fordelte sig på fem forskellige temaer, hvor de præsenterede deres nuværende arbejde med anbefalingerne og agerede facilitatorer for samtalen med borgere og interessenter. Efterfølgende var der sat tid af til dialog mellem Københavnersamlingens medlemmer og medlemmer af den politiske følgegruppe, om potentielle udfordringer omkring trafik og byrum.

Samling 3

22. oktober kl. 17.00 – 21.00, Kvarterhuset

Formålet med dagen var at bearbejde de input medlemmerne modtog på det åbne møde, og etablere et overblik over medlemmernes overordnede prioritering af byrumselementerne.

Samlingen begyndte med at medlemmerne skulle stemme med fødderne og forholde sig til nogle udsagn omkring prioriteringen af de enkelte dele af kernespørgsmålet.

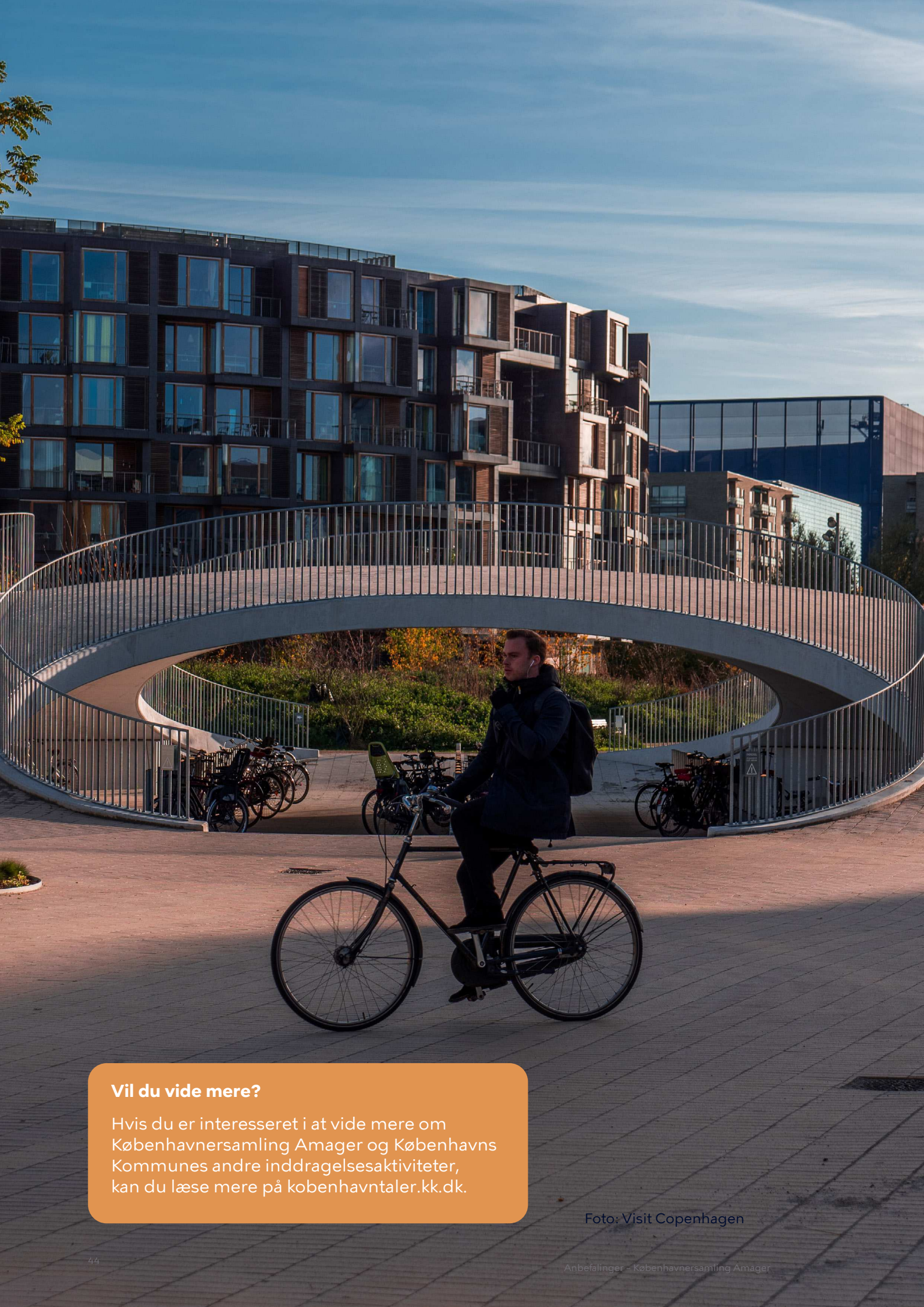
Med udgangspunkt i afstemningen blev medlemmerne fordelt ud på seks temaer, hvor de skulle skrive videre på anbefalingerne med udgangspunkt i arbejdet på tidligere samlinger.

Samling 4

30. oktober kl. 16.30 – 20.30, Njalsgården

Medlemmerne skulle færdiggøre anbefalingerne og stemme om deres overordnede målsætninger for prioriteringen af byrummet på Øst- og Vestamager. Medlemmerne fik mulighed for at gå rundt og læse hinandens anbefalinger og sætte flueben ved dem, som de hver især mente var værd at arbejde videre med.

Med udgangspunkt i feedback fra eksperter og Teknik- og Miljøforvaltningen konkretiserede og færdiggjorde medlemmerne deres anbefalinger.



Vil du vide mere?

Hvis du er interesseret i at vide mere om Københavnersamling Amager og Københavns Kommunes andre inddragelsesaktiviteter, kan du læse mere på kobenhavntaler.kk.dk.

Foto: Visit Copenhagen

Anbefalinger

Københavnersamling Amager 2024

Redigeret af Københavnersamling Amagers tredjeparts-sekretariat, We Do Democracy. Del 2 er lavet i samarbejde med Københavnersamlingens medlemmer og redaktørgruppe.

Layout af Københavns Kommune

Fotos: We Do Democracy, Københavns Kommune, Visit Copenhagen og Yann Houlberg Andersen.

Forsidefoto: Daniel Rasmussen via Visit Copenhagen

Tryk: Christensen Grafisk

November 2024

**WE DO
DEMOCRACY**





Tilbage melding

Til Københavnersamling Amager

Økonomiudvalgets tilbage melding til Københavnersamling Amager

Kære medlemmer af Københavnersamlingen Amager

Først og fremmest tak for jeres store arbejde med at formulere anbefalinger til fremtidens trafik og byrum på Amager. Vi er meget taknemmelige for, at I har valgt at bruge jeres tid på at engagere jer i udviklingen af jeres bydel.

Jeres anbefalinger er allerede blevet behandlet af Teknik- og Miljøudvalget, som er ansvarlige for den trafik- og byrumsplan, jeres anbefalinger skal anvendes i. Men jeres arbejde berører også den overordnede trafikplanlægning og kollektiv transport, som er områder, vi har ansvaret for i Økonomiudvalget. Derfor har vi valgt også at forholde os til jeres anbefalinger.

Ift. jeres vision og guidende principper for fremtidens trafik og byrum på Amager

I skriver i jeres overordnede vision for Amager, at der i fremtiden skal være mere plads til grønne områder med klimasikring samt gående og cyklister. Pladsen til at realisere dette skal blandt andet genereres ved at flytte bilister over i kollektiv transport. Kollektiv transport skal også gøres mere tilgængeligt for alle, for på den måde at skabe et incitament til at lade bilen stå eller helt undlade at anskaffe sig én, medmindre man har et særligt behov herfor.

Vi arbejder generelt for, at der skal være god og effektiv kollektiv transport i hele Københavns Kommune og er enige i jeres ambition om at fremme sunde og klimavenlige transportformer. I Borgerrepræsentationen har vi derfor i Kommuneplan 2024 besluttet et mål om, at minimum 25% af alle ture i 2030 skal foretages i kollektiv transport. Vi noterer os, at I ønsker et endnu mere ambitiøst mål på 30% ture i kollektiv transport på Amager i 2035.

Ift. jeres forslag til initiativer

Initiativ 5.1

01-04-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 2316

Dokumentnummer i F2
7180841

Sagsnummer eDoc
2025-0034587

Sagsbehandler
Marie Lolk Toghøj

Mange af de busruter, der kører i København, krydser kommune-grænser, og planlægningen af disse linjer sker dermed i tæt samarbejde med nabokommunerne. Økonomiforvaltningen og Movia arbejder løbende på at vurdere behovet for busbetjening i København, både med hensyn til hvilke strækninger, der skal betjenes med bus, og hvor mange afgangene i timen busserne skal køre med.

Buslinjer med høje kørselsfrekvenser betjener i dag de strækninger, hvor der er mange passagerer. Det skyldes, at der er store udgifter forbundet med at drive buslinjer med høj frekvens. Hvis der skal oprettes nye buslinjer på Amager, eller frekvensen på eksisterende linjer skal øges, vil dette medføre en betydelig merudgift, som ikke vil blive opvejet af passagergrundlaget på den øvrige del af Amager. Hvis en buslinje ligeledes kører gennem en anden kommune (f.eks. Hvidovre eller Tårnby), skal disse kommuner også være indstillet på at finansiere den ekstra udgift, der er forbundet med de nye buslinjer.

Københavns Kommune og staten har den 28. marts 2025 indgået en aftale om en ny metrolinje (M5), som vil betyde flere metrostationer og nye knudepunkter på Amager. Se mere i kommentaren til initiativ 5.4.

Initiativ 5.2

Københavns Kommune har i dag en række kørselsordninger målrettet borgere med forskellige særlige behov. Bl.a. tilbyder vi flextrafik i forbindelse med handicapkørsel for borgere, som er svært bevægelseshæmmede, har et omfattende synshandicap, en demensdiagnose eller erhvervet hjerneskade. I forhold til at tillade kørsel i busbanerne for flextrafik, så er det i dag allerede muligt for specialbusser i rute, herunder flextrafikken, at benytte busbanerne.

Initiativ 5.3

Ift. at gøre offentlig transport gratis, er det et forslag, vi ofte får. Ifølge Lov om Trafikselskaber ligger takstmyndigheden hos Movia i samarbejde med DSB og Metroselskabet. Det er altså ikke Københavns Kommune, der er takstmyndighed for den kollektive trafik i København. Derfor kan Borgerrepræsentationen ikke beslutte, at en billet til bus eller metro skal være billigere eller gratis. Hvis gratis bus- og metrotransport i kommunen skal gennemføres, skal det besluttes af alle trafikselskaber i hovedstadsområdet (Movia, Metroselskabet og DSB) på baggrund af en samlet kommunal og regional opbakning. Movia er ifølge Lov om Trafikselskaber forpligtet til at have et billetsamarbejde med Metroselskabet og DSB. Det indebærer, at passagererne skal kunne bruge samme billet uanset transportform.

Initiativ 5.4

Vi arbejder løbende for en bedre kollektiv transport, så byen også fungerer for folk, der ikke kan gå eller cykle. Derfor har vi igangsat en miljøkonsekvensvurdering af udvidelsen af Nordhavnsmetroen (M4), og miljøkonsekvensvurderingen for M5 blev sidste år offentliggjort. Den 28. marts 2025 indgik vi i Københavns Kommune forlig med staten om finansiering af M5-metrolinjen. M5 vil sikre metro til det centrale Amager, og aflaste M1/M2 markant ift. udfordringen med overfyldte toge visse steder på Amager. På sigt vil M5 kunne betjene både Amager, Refshaleøen og Lynetteholm. I forlængelse af miljøkonsekvensvurderingen for M5 er der igangsat to supplerende miljøkonsekvensvurderinger af henholdsvis en alternativ placering af slutsakten for M5 omkring Vesterbrogade og Trommesalen, så M5-linjen evt. kan forlænges fra København H. via Gammel Kongevej og Nørrebro til Østerbro St. En række optimeringsforslag langs linjeføringen på Amager undersøges også nærmere.

Derudover er der, på baggrund af en beslutning i Borgerrepræsentationen i juni 2023, igangsat en screeningsanalyse af potentielle fremtidige udvidelser af metronettet. I analysen vil Metroselskabet undersøge mulighederne for i fremtiden at kunne udbygge metrosystemet, herunder mulighederne for metro til alle bydele i Københavns Kommune og til nabokommunerne samt Malmø. Analysen undersøger 6-8 forskellige linjeføringer, hvor nogle vil være forlængelser af eksisterende metrolinjer (M1 og M4) og andre afgreningsmuligheder på M5.

Den potentielle udvidelse af metrosystemet med den nye metrolinje M5 vil kunne afhjælpe det eksisterende trængselsproblem, der allerede i dag præger metrosystemet mellem Amager og det øvrige København i myldretiden, da kapaciteten i netværket på tværs af Københavns Havn vil blive forøget.

Med den nuværende forventning til udviklingen i passagertallet forventer Metroselskabet, at kapacitetsudfordringerne over havnesnit-tet kan håndteres frem til omkring 2035 ved bl.a. indsættelse af ekstra tog og ændret sædeopsætning (plads til flere stående passagerer).

Skal trængselsudfordringerne fra 2035 løses ved at udvide kapaciteten i den eksisterende metro med 4-vognstog, så vil det medføre udgifter på op imod 6 mia. kr. og bl.a. betyde lukning af stationen Kongens Nytorv i ca. 3 år.

Ligeledes vil dedikerede afgangne direkte til lufthavnen ikke umiddelbart give nogen gevinst, fordi hvert vognsæt hurtigt vil indhente det forankørende - men ikke kunne overhale pga. den eksisterende infrastruktur. Ligeledes vil linjer 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. mellem København H og lufthavnen.

Initiativ 5.5

I Trafik- og Byrumsplan Amager ses der på mulighederne for at forbedre fremkommeligheden for bustrafikken gennem busluser, busbaner og prioritering i signalregulerede kryds.

Initiativ 5.6

At etablere et stoppestedsnætsnet over hele Amager med maks. 200 meters afstand imellem, vil være en betydelig omkostning - både anlægsmæssigt i første omgang men også driftsmæssigt i forhold til de buslinjer, der skal servicere stoppestederne. Ligeledes vil det være til gene for de gennemrejsende passagerer, hvis bussen skal stoppe med meget kort mellemrum og dermed forlænge rejsetiden på ruten.

Initiativ 5.7

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 i en inddragelsesprocessen til foråret 2025.

Med venlig hilsen Økonomiudvalget, Københavns Kommune



Bilag 6

Teknik- og Miljøudvalgets tilbagemelding til Københavnersamling Amager 2024

Til Københavnersamling Amager om prioritering af pladsen til forskellige færdselsarter og ophold på Københavns Kommunes del af Amager i fremtiden.

I Teknik- og Miljøudvalget lægger vi stor vægt på at få jeres anbefalinger til udviklingen af byrummene og prioritering af vejarealerne på Amager.

Derfor vil vi gerne sige jer mange tak for det store arbejde, I har lagt i formuleringen af anbefalinger til, hvordan Københavns Kommune og Amager kan udvikle sig til at være en by med tryghed, rummelighed og klimasikring som omdrejningspunkt.

I Teknik- og Miljøudvalget har vi besluttet, at anbefalingerne fra københavnersamlingen, i det omfang det er muligt, indgår i Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde med udarbejdelsen af Trafik- og Byrumsplan Amager, som skal politisk vedtages medio 2026.

Dertil vil Teknik- og Miljøforvaltningen i det omfang, det er relevant, inddrage Københavnersamlingens anbefalinger og initiativer i forbindelse med den løbende udvikling af Amager. Det vil sige, at der tages højde for anbefalingerne, når projekter mv. forelægges politisk.

I det medsendte bilag 3 vil I kunne orientere jer i Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til københavnersamlingens anbefalinger.

Gennemførsel af konkrete projekter afledt af københavnersamlingens anbefalinger vil kræve yderligere politisk prioritering og finansiering i kommende forhandlinger om København Kommunes budget.

Venlig hilsen
Teknik- og Miljøudvalget

13-01-2025

Sagsnummer I F2
2024 - 22121

Dokumentnummer i F2
166109

Sagsnummer eDoc
2024-0386543

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



Nummer	Anbefaling fra Københavnersamling	Kategorisering ift. anvendelighed	Forvaltningens bemærkning til anbefalingen
		1. Anbefalinger som kan anvendes i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager 2. Anbefalinger som delvis kan anvendes i det videre arbejde med Trafik- og Byrumsplan Amager 3. Anbefalinger som falder uden for udvalgets og/eller kommunens ressort	
#1 Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager			
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.
#2 Biltrafik			
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	<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. <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.
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.
#3 Cyklister og gående			



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	<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. <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. 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.
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	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". 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.
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	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 bliver 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. 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.



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 matriklerne 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 fokusområdene 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.
#4 Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning			
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	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. 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 venstresvingsbanen mod Amager Boulevard nedlægges. 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.
#5 Kollektiv trafik			
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	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. 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. Jf. 'Retningslinjerne for lokale trafikplaner' er dette ikke et område, der kigges yderligere ind i - i Trafik- og Byrumsplan Amager.

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	<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. <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.
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	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. 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. Alt arbejde relateret til udvidelse af metronetværket foregår sideløbende med arbejdet med Trafik- og Byrumsplan Amager, som ikke har indflydelse herpå.
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 opsplitning af buslinjerne til at køre mod syd på Amagerbrogade og mod nord på Kastrupvej. Dette vil bl.a. betyde en opsplitning 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].
#6 Parkering			
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 Byrumplan 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: • Lejlighedskomplekserne på og omkring Lyongade (mellem Frankrigsgade og Øresundsvej). • Alle sidegader til Amagerbrogade med parkering på begge sider • Englandsvej • Kastrupvej • Røde Mellemvej	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 delebilspladser 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

Økonomiforvaltningen
Rådhuspladsen 1
1555 København K



Amager Vest Lokaludvalgs kommentarer til Københavnersamlingen Amager's anbefalinger

Amager Vest Lokaludvalg takker deltagerne i Københavnersamling Amager for det store arbejde og de tydeligvis mange drøftelser, der ligger bag anbefalingerne.

Vi finder, at det er meget flot, at der har været overskud i det korte tidsforløb til ikke kun at drøfte målene for Amager, men også tage dilemmaer op og arbejde med konstruktive løsningsforslag.

I Amager Vest Lokaludvalg kan vi fuldt tilslutte os samlingens vision for Amager, og deres anbefaling til prioritering af pladsen på Amager.

Vi er enige i, at bilerne i dag optager for meget af det offentlige areal mellem husene. Udfordringen er, at bilen er blevet vigtig for at få manges hverdag til at fungere.

Bedre kollektiv transport

Vi støtter fuldt anbefalingerne til at løse denne udfordring ved at opgradere de kollektive transportmuligheder. Særligt for borgere, der ikke har mulighed for at cykle eller gå til hverdagens gøremål, og som anbefalingerne har gode konkrete løsningsforslag til forbedringer for.

Omkring busbetjeningen er anbefalingerne,

- at etablere busperroner ved meget trafikerede cykelstier for at øge trygheden ved af- og påstigning,
- at gangbesværede / handicappede også kan anvende busserne,
- at indføre hurtigere busser gennem bedre busfremkommelighed ved prioriterede vejbaner,
- at indføre flere busruter med hyppige afgange på tværs af Amager der forbinder tætbebyggede områder med trafikale knudepunkter,
- at etablere kort afstand til nærmeste busstoppested, så flere ældre og gangbesværede kan komme til de trafikale knudepunkter.

18. december 2024

Sagsnr.
2024-0425582

Dokumentnr.
2024-0425582-1

Sagsbehandler
Kenneth Schelbech Dollerup

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

E-mail
KS8C@kk.dk

EAN nummer
5798009800442

amagervestlokaludvalg.kk.dk

Amager Vest Lokaludvalg støtter holdningen om, at beboernes hverdag skal fungere. Opgraderingen af de kollektive transportmuligheder skal gennemføres samtidig med den store reduktion af bilernes andel af arealet mellem husene.

Prioritering af cyklister og gående

Københavnersamlingen har også flere anbefalinger, der tydeliggør deres ønske om at prioritere trafikanter til fods og på cykel. De foreslår bl.a. tiltag, som Lokaludvalget håber kan dæmme op for, at Amager bliver gennemkørselsvej for den massivt øgede trafik de kommende år.

Lokaludvalget ønsker derfor her at fremhæve samlingens anbefalinger om at prioritere andre trafikanter end bilister, for at gøre det attraktivt at lade bilen stå til fordel for cyklen eller den kollektive transport, ved:

- at sænke farten alle steder til 30 eller 40 km/t, således at både støjen sænkes, trygheden øges og trafikken ikke blot "skubbes rundt" til gene for nye områder. (anbefaling 2.4)
- At styrke cykelnettet med bl.a. brede cykelstier, så børnefamilier nemmere kan skifte bilen ud med en ladcykel. (anbefaling 3.5)
- At skabe gode muligheder for satellitparkering ved yderste led af den offentlige transport, så folk der pendler til byen, kan parkere decentralt og tage bus og metro til arbejde i byen. (anbefaling 6.1)

Venlig hilsen
Amager Vest Lokaludvalg



Input til anbefalinger fra Københavnersamling 2024

13. december 2024

Vi har fået præsenteret anbefalingerne om trafik på Amager fra denne Københavnersamling.

Sagsnummer
2024-0419610

Dokumentnummer
2024-0419610-2

Processen

Vi finder det kritisabelt, at forvaltningen havde opstillet to scenarier, når der fra Teknik og Miljøudvalget var stillet et åbent spørgsmål om *"Hvordan skal vi prioritere pladsen mellem gående, cyklende, kollektiv trafik og biltrafik og ophold på Amager i fremtiden?"*

Visionen

Visionen er ambitiøs, men vi lægger vægt på at trafikplanen også tilgodeser erhvervslivet og almindelige borgere og gæsters interesser i bydelen. Lokaludvalget er dog delt i holdningerne til dette spørgsmål, idet halvdelen mener, at visionen mangler erkendelse af at København er en storby, som har brug for fungerende trafikinfrastruktur.

Der kan være mange grunde til, at man har brug for at færdes i bil. Vi ser det som en nødvendighed, at man forbedrer forholdene for den kollektive trafik og cyklisterne som et nødvendigt alternativ, hvis flere skal fravælge bilen som transportform. Overordnet ønsker vi, at alle trafikanter kommer til at opleve trafikplanen som en forbedring af de trafikale forhold i bydelen.

Vi er enige i, at der kan arbejdes hen mod flere grønne byrum og bedre cykelruter som ikke nødvendigvis behøver følge de store gennemfartsveje. Dertil er det vigtigt med tilstrækkelig kapacitet på gennemfartsveje, så trafikken afvikles glidende, og med så minimal gene som muligt for beboere og erhvervsdrivende langs vejene.

Det er vigtigt at trafikplanen forholder sig til, at en del af trafikken fra Sverige, Dragør kommune og Tårnby kommune kommer igennem Amager Øst bydel.

Historik

Vi gør opmærksom på at Amagerbrogade har gennemgået en omfattende renovering i 2017-2018 på strækningen fra Christmas Møllers plads til krydset Engelsbrogade/Amagerbrogade. Denne strækning fremstår i dag med brede cykelstier og fortove.

Amagerbrogade er omlagt til strøg- og handelsgade, og der har været meget borgerinddragelse for at nå hertil.



Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg
Jemtelandsgade 3
2300 København S

www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

Et formål med renoveringen var at fredeliggøre Amagerbrogade og omdirigere noget af trafikken til Backersvej/Kastrupvej.

Biltrafik

Vi anbefaler at hovedfærdselsårerne i nord-sydgående retning bliver Amager Strandvej, Backersvej, Kastrupvej og Amagerbrogade.

Det er fint med ensretning af nogle sidegader til Amagerbrogade. Ensretning af Amagerbrogade og Backersvej/Østrigsgade er vi dog imod. Vi mener ikke man skal gå videre med at spærre gader mere og derved presse mere trafik over på Amager Strandvej og Amagerbrogade. Vi anbefaler, at Amager Strandvej forlænges frem til Forlandet.

Det er positivt, at der tages hensyn til ældre og handicappede i ambitionen om biltrafik, men der kan også være andre borgere som har brug for at køre bil.

Anbefalingerne kredser om at begrænse biltrafikken. Vi kan tilslutte os at der etableres trafikøer, hvis det kan ske uden at det fører til væsentligt forværrede tilstande i de tilstødende gader samt til hvor trafikken ledes hen. Det er vigtigt at beredskab, udrykningskøretøjer m.v. altid prioriteres og tænkes ind i de ændringer der laves.

Vi anbefaler, at der indføres strammere miljøzoner for at fremme den grønne omstilling af bilparken.

Parkering

Vi tilslutter os ambitioner om at få fjernet så mange parkeringspladser på overfladen som muligt. Et flertal i lokaludvalget ønsker at der findes erstatningsparkeringspladser i parkeringshuse og lign., et mindretal mener ikke dette skal være en forudsætning. Der skal stadig være plads til parkering til handicappede, erhvervsdrivende og læssezoner. Et vigtigt emne, som vi også har med i trafikplanen og byrumsplanen efterfølgende.

Vi har opdaget, at der er en del halvtomme parkeringskældre i nybyggerier i området, samtidig med at alle gader er fyldt med parkeringspladser hvor man parkerer med beboerlicens. Der må ske en udjævning af prisforskelle mellem parkering i parkeringsanlæg og på gaden med beboerlicens. Som det er nu, blokerer parkeringspladserne for alt det grønne byrum som københavnernesamlingen ønsker.

Vi synes at ideen med mobilitetshuse med plads til både biler og cykler på bestemte steder i bydelen er interessant.

Amagerbro Torv og cykelparkering

Vi tilslutter os princippet om at få cykelparkering ved Amager Centret under jorden. Det aktuelle forslag er godt, fordi det ser med nye øjne på problemet. Det kunne evt. kombineres med at der i disse kældre kan etableres opladning til elcykler og standere, man kan låse cyklerne fast i. Hvis adgangen til cykelparkeringen forbedres, kan man efterfølgende fjerne cykelstativerne på pladsen.

Kollektiv trafik

Lokaludvalget har tidligere arbejdet for flere tværgående forbindelser på Amager.

Vi finder forslaget om at gøre den offentlige transport gratis eller næsten gratis interessant, såfremt kapaciteten udvides.

Vi tilslutter os, at der sker en udvidelse af den eksisterende Metrokapacitet, men er uforstående over for forslaget om at man kan udvide med flere vogne.

Vi ser også gerne flere busperroner.

Byrum, grønne områder og klimatilpasning

Vi modsætter os anbefalingen om at rydde området langs Amagerbanens tracé og skabe bypark og plads til underholdning for børn. Strækningen er et biodiversitetsmodstykke til Kløvermarkens klippede plæner, og Amagerbanens Venner sørger med dræsinekørsel på skinnerne for underholdning for både børn og voksne.

Med venlig hilsen

Susanne Møller

Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

**Økonomiforvaltningen
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1550 København V**

6. januar 2025

Kommentar til Københavnersamling Amager

Islands Brygges Lokalråd kan fuldt ud tilslutte sig Københavnersamlingens vision for Amager og dens anbefaling til prioritering af pladsen mellem husene på Amager.

Vi støtter de ambitiøse mål for udviklingen af Amager mod at blive et dejligt sted at leve og bo.

Det er meget flot, at samlingen har haft overskud i det korte tidsforløb til udover at drøfte målene for Amager også har taget dilemmaer op og arbejdet med konstruktive løsningsforslag.

Vi er enige i, at bilerne i dag optager for meget af det offentlige areal mellem husene og at det frigivne areal skal anvendes til grønne byrum og bedre vilkår for cyklister og gående.

Udfordringen er, at bilen er blevet vigtig for at få manges hverdag til at fungere. Særligt for de at byens borgere, der af den ene eller anden grund, ikke kan cykle eller gå til hverdagens gøremål.

I anbefalingerne er der fin fokus på løsning med at de kollektive transportmuligheder skal opgraderes i samme takt som reduktionen af bilernes andel af arealet mellem husene. Der er også gode, konkrete løsningsforslag til forbedring af de kollektive transportmuligheder.

Islands Brygges Lokalråd vil meget deltage i det videre arbejde med at gennemføre anbefalingerne og arbejde videre med at gøre Amager og København til det dejligt sted at leve.

Venlig hilsen

Jan Oster
Islands Brygges Lokalråd
e-mail info@islandsbryggeslokalraad.dk