



Notat

Orientering om afslutning af fase 1 helhedsplan for området omkring Bådehavnsgade

Resumé

Første fase af arbejdet med Helhedsplanen for området omkring Bådehavnsgade er nu afsluttet. Klima-, Teknik- og Miljøudvalget orienteres om, at materialet fra fase 1 bliver lagt på København Taler, som et led i den udvidede inddragelsesproces.

Sagsfremstilling

Fase 1, der har kortlagt byrum, infrastruktur, brugere og interesser omkring Bådehavnsgade, er nu afsluttet. Resultatet er samlet i en rapport med beskrivelser, fotos, diagrammer og kort (bilag 1). Borgerrepræsentationen besluttede den 30. april 2025 (Overførelsessagen 2024-2025, TM38), at der skal gennemføres en udvidet borgerinddragelsesproces for området.

For at sikre åbenhed og nem adgang til materialet bliver rapporten offentliggjort på København Taler. Derudover informeres der om rapporten blandt andet via Kongens Enghave Lokaludvalgs hjemmeside, ved workshop med grundejerne den 13. august og gennem rådgivernes tilstedeværelse i området, primært i august.

Fase 2 forløber fra august til januar 2027 og består af analysearbejde samt udarbejdelse af udviklingsscenarier for de tre udviklingsområder – Frederikskaj, Bådehavnsgade Nord og Bådehavnsgade Syd – samt deres sammenhæng med Sydhavnen.

Fase 3 foregår i første kvartal i 2027 og består af udarbejdelse af den sammenfattende og endelige helhedsplan. Planen vil bl.a. indeholde udviklingsprincipper, strukturplan og illustrationer for de tre udviklingsområder samt forslag til trafikale løsninger. Efter offentlig høring medio 2027 tilrettes planen, inden den forventeligt forelægges til politisk behandling og endelig vedtagelse i ultimo 2027, hvorefter den vil blive offentliggjort på København Taler.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, lægges rapporten om første fases kortlægning og registreringer på hjemmesiden København Taler.

12-08-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 14948

Dokumentnummer i F2
269807

Sagsnummer i eDoc
2026-0213743

Klima og Byudvikling

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør

Bilag 1

Fase 1: Kortlægning og registreringer



Helhedsplan for området omkring

Bådehavnsgade

JULI.2026

FASE 1 - REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Sweco + Schønherr + Leth & Gori + Vida Local + Visby.dk



Denne mappe er resultatet af fase 1 - registrering og kortlægning af projektet: "Helhedsplan for området omkring Bådehavnsgade" i perioden maj til juni 2026.

Materialet er udarbejdet af Sweco, Schønher, Leth & Gori, Vida Local og Visby.dk



INTRODUKTION

Indholdsfortegnelse

3	Indholdsfortegnelse
4	Kortlægning og registrering
	<i>Tilgang og metode</i>
7	OMRÅDETS UDVIKLING
8	Områdets udvikling
	<i>Tidslinje</i>
	<i>Historisk kystlinje</i>
	<i>Udbygningstakt</i>
	<i>Udpeget kulturarv</i>
21	BYENS LIV
22	Byens liv
	<i>Kulturliv</i>
	<i>Sport og idræt</i>
	<i>Publikumsorienterede erhverv</i>
	<i>Iværkstættteri</i>
31	ÅBNE AREALER
32	Åbne arealer
	<i>Fredet og beskyttet natur</i>
	<i>Den rekreative natur</i>
	<i>Det rekreative vand</i>
36	Performance for byrumstyper
36	Københavns hovedtræk og ti unikke bydele
39	BEBYGGELSE OG BOLIG
40	Bebyggelse og bolig
	<i>Bebyggelsesstruktur</i>
	<i>Højder</i>
	<i>Boformer</i>

	<i>Boligdiversitet</i>
47	TRAFIK OG MOBILITET
48	Trafik og mobilitet
52	De regionale forbindelser
54	Overordnet vejnet
56	Cykelforbindelser
58	Kollektiv transport
60	Primære forbindelser for fodgængere
62	Rekreative stier
64	Skolevejsforbindelser
66	Trafiksikkerhed
68	Bilparkering
70	Biltrafik
72	Kødannelse
74	Cykeltrafik
76	Krydstællinger
78	Trafikstøj
78	Vej og jernbanestøj
82	Virksomhedsstøj
85	VANDHÅNDBTERING
86	Vandhåndtering
	<i>Vandoplande og strømningsveje</i>
	<i>Stormflodssikring</i>
	<i>Grundvandsstand</i>
	<i>Ledninger i terræn</i>
93	FREDERIKSKAJ
94	Egenart og faktaboks
	<i>Luftfoto Frederikskaj</i>

	<i>Historiske luftfotos Frederikskaj</i>
	<i>Oversigt over ejerskab og bygninger</i>
105	BÅDEHAVNSGADE NORD OG SYD
106	Egenart og faktaboks
	<i>Luftfoto Bådehavnsgade Nord</i>
	<i>Luftfoto Bådehavnsgade Syd</i>
	<i>Historiske luftfotos Bådehavnsgade Nord</i>
	<i>Oversigt over ejerskab og bygninger</i>
	<i>Historiske luftfotos Bådehavnsgade Syd</i>
	<i>Oversigt over ejerskab og bygninger</i>
127	UDVIDET INDDRAGELSE
128	Afrapportering inddragelsesproces
130	Kick off i Trifolium d. 29. april
131	Deltagernes input til indvolvering
132	Deltagernes input til byrum og arkitektur
133	Deltagernes input til trafik
134	Byvandring d. 18 maj
138	Opsummering på afsnittet
139	Visionsprojekt fra lokaludvalget
139	Bådehavnsgade med kant
143	OPSUMMERING
144	Samlet opsummering
146	Foreløbige værdier og potentialer
147	Foreløbige synergier og konflikter

INTRODUKTION

Kortlægning og registrering

Tilgang og metode

Kortlægning og registrering

Registreringen og kortlægningen er en systematisk indsamling af data og informationer, som præsenteres visuelt gennem kort og tilknyttede fakta. Registrering og kortlægning giver overblik og et klart billede af, hvad der findes og hvordan det hænger sammen eller bruges, samt hvad der ikke findes på de forskellige delområder. Denne del af projektet sker i fase 1.

Kortlægningen er det nødvendige grundlag for den efterfølgende fases analyse. Analysen vil give indsigt i sammenhænge og årsager og vil danne grundlag for anbefalinger og et beslutningsgrundlag for efterfølgende handlinger og ændringer, samt udvikling af løsningsscenarier for helhedsplanen.

I analysen vurderes der eller trækkes konklusioner ud af kortlægning og registrering. Det kan handle om at finde mønstre, årsagssammenhænge eller konsekvenser, styrker eller svagheder.

Kortlægning og analyse afleveres i hhv. fase 1 og 2. For at få tidlige erfaringer med helhedsplanens område, som kan indgå i den udvidede inddragelsesproces, bliver der allerede i fase 1 lavet en opsummering af værdier og potentialer samt synergier og konflikter. Derefter formuleres der også i fase 2, en række “hvad nu hvis”-scenarier, som lægger op til diskussion af forskellige priorite-

ringer og mulige udviklingsretninger for helhedsplanen. ”Hvad nu hvis”-scenarierne et vigtigt skridt i arbejdet med fase 2, og diskussionen af scenarierne skal give en afklaring af hvor der er elastik i projektets rammer, som gør at den udviddede inddragelsesproces kan komme til at præge projektets udformning.

Feedbackloops mellem inddragelse og helhedsplan

Projektet er organiseret således at der løbende udveksles mellem den udvidede inddragelse, samt udvikling af strukturplan, arkitektur, byrym og trafik-håndtering. Nogle af kortlægningerne i denne aflevering har været vist på Kick Off arrangementet, mens andre skal bruges i næste runde af inddragelsesarrangementer, i kombination med andre formater.

Mappens opbygning

Mappen er opbygget med en introduktion til områdets udvikling, derefter kommer kortlægninger på helhedsplansniveau for de mange forskellige emner, herefter dykkes der ned í de tre udviklingsområder, der redegøres for fasens inddragelse, og til sidst opsummeres arbejdet på tværs af sporene.

God læselyst



områdetets udvikling

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Områdets udvikling

Tidslinje

Historisk kystlinje

Udbygningstakt

Udpeget kulturarv

Boligområderne i Kgs. Enghave er udbygget i perioden 1908 til 1950’erne. Den sammenhængende udbygningsperiode har skabt en homogen bygningsmasse, opført efter samlede bebyggelses- og byrumsplaner. Det er en grøn boligby, planlagt ud fra et ideal om at skabe gode og sunde boliger for arbejderklassen.

I forbindelse med udbygning af Københavns brokvarterer var der i 1870’erne stor efterspørgsel efter tegl og mørtel, som var let tilgængelige i Kgs. Enghave. Frederiksholm Kalk og Teglværker nedsatte sig i området, og har trukket andre erhverv til Sydhavnens havneområde. Frem til og med 1960’erne og 70’erne har området dermed været et af Københavns vigtige erhvervsområder.

Kgs. Enghave har en stærk historisk genkendelighed både i kraft af beliggenheden på kanten og foden af Valby Bakke, den grønne sammenhæng mellem Søndermarken og Kalveboderne, de store vejanlæg og de store landskabelige områder med nærhed til vandet. Området har en klar grøn identitet mod vest i karrébyen og en klar blå identitet i havneområderne og mod syd ved Tippen og området omkring Stejlepladsen.

I dette afsnit illustreres med en tidslinje for Sydhavnens udvikling, et kort over kystlinjens ændringer, et kort over udbygningstakt, samt en oversigt over hvilke bygninger og steder der er udpeget som kulturarv og som bevaringsværdige.

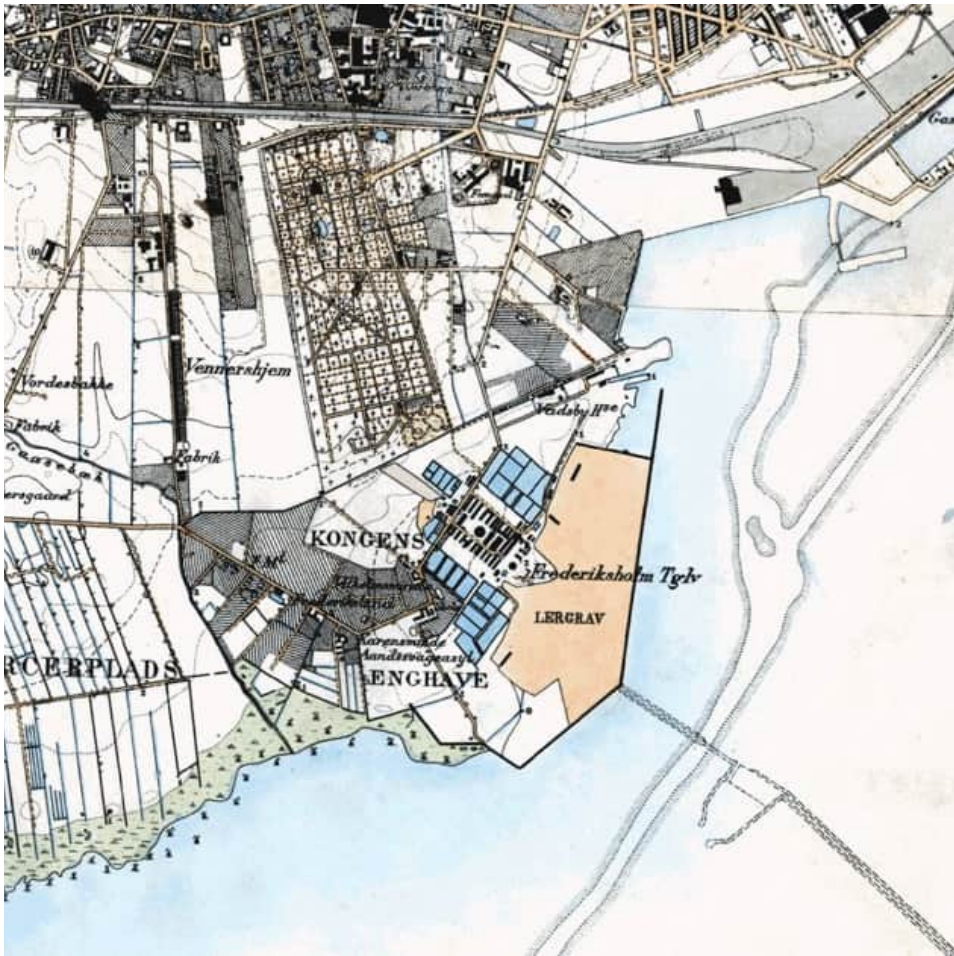
Kortlægningen af udpeget kulturarv, skal læses anderledes, end de øvrige kortlægningen, da SAVE registreringerne er foretaget i april 1993, og synet på kulturarv/bygningsarv, har ændret sig meget siden. Mange af landets SAVE registreringer har været lavet i forbindelse med de Kommuneatlas, som blev udviklet i 90’erne og på det tidspunkt var det almindeligt, kun at registrere byggeri opført op til 1940, med enkelte undtagelser, hvor der blev registreret byggeri op til 1950 eller 1960. I dag er det lige præcis byggeri fra 1950/1960 og frem, som i høj grad står for skud i udviklingen af vores byer - og i særdeleshed industribyggeri fra perioden - som er den type byggeri, der karakteriserer Bådehavns­gade Syd og Nord.

SAVE registreringen på kortet viser derfor et forældet syn på bygningsarv/ kulturarv. Nogle kommuner er begyndt at genregistrere byggeri, og medtager netop yngre byggeri og industribyggeri i deres nye SAVE registreringner.

Tidslinje - Historisk udvikling af Kongens Enghave:



1825



1840 - 1899



1903

1532 - 1533

Kongens Enghave omtales første gang som udlagt til Enghave og høslæt for de kongelige stalde ved Københavns Slots Ladegård.

1667 - 1668

Et større inddæmnings- og tørlægningsarbejde gennemføres. Navnet Frederiksholm optræder for første gang.

1795

Kongens Enghave udstykkes i 22 parceller. Gamle Enghavevej anlægges fra Vesterbrogade via Borgbjergsvej, Wagnersvej, Stubmøllevej og Ellebjergvej til Gl. Køge Landevej.

1800

Flere gårde opføres langs den nye Enghavevej. Kun få småhuse og læskure for fiskere og jægere findes ellers.

1870

Vestre Kirkegård indvies.

1871

Brødrene Køhler køber gården Frederiksholm og etablerer Frederiksholm Teglværk.

1872

Stormfloden i november forårsager store oversvømmelser. Teglværket inddæmmer et stort havområde og anlægger Frederiksholms Havn.

1895

Vestre Fængsel står færdigt og tages i brug.

1901

Valby med Kongens Enghave bliver en del af Københavns Kommune.

Københavns Godsbanegård åbner ved Dybbølsbro 1909. Godsbanesporene føres syd om Vestre Kirkegård til Vigerslev.

1903

Spærredæmningen til Amager med Slusen anlægges.

1907

Valby Gasværk tages i brug. Gasværksbanen åbnes og er i drift til 1961. Kullene transporteres med lastbiler indtil driften indstilles 1964.

Tidslinje - Historisk udvikling af Kongens Enghave:



1908



Franz Sedivy, Andelsselskabet Frederiksholm Haveby, 1916

1913

AKB (Arbejdernes Kooperative Byggeforening) dannes. De første boligkarréer opføres mellem P. Knudsens Gade og Hørdumsgade. Området kaldes 'Frederiksholms Haveby' eller 'De kooperative huse'.

1914

Haveforeningen Frem etablerer nyttehaver ved kalkgraven. Dengang kaldtes det 'Vandhullet', i dag Kirkesøen.

1915

Sporvognslinje 3 forlænges til Sydhavns Plads. Kun enetages vogne kan passere jernbanebroen – kaldet 'Pendullinjen'.

1916

Franz Sedivys farvelagte tryk viser hele Frederiksholm Teglværk, gårdene, Slusen, AKB-karréer, Kirkesøen, Sporvejssløjfen og Buschs værksted.

1918

Frederiksholm Teglværk lukker. I 1919 bliver hovedbygningen midlertidigt børnehjem. Fra 1921 bliver det et regulært optagelseshjem.

1920

Haveforeningen Kalvebod grundlægges.

1923

Haveforeningen Frederikshøj stiftes med 193 huse og fælleshus. Mange flytter permanent ind pga. boligmangel. Bydelens første politistation etableres.

1924

Ford-bygningen med vandtårn indvies som samlefabrik. Sydhavnens Handelsforening stiftes. Sporvognslinje 3 får regulær drift fra Østerbro til Sydhavns Plads.

Tidslinje - Historisk udvikling af Kongens Enghave:



1927



1937

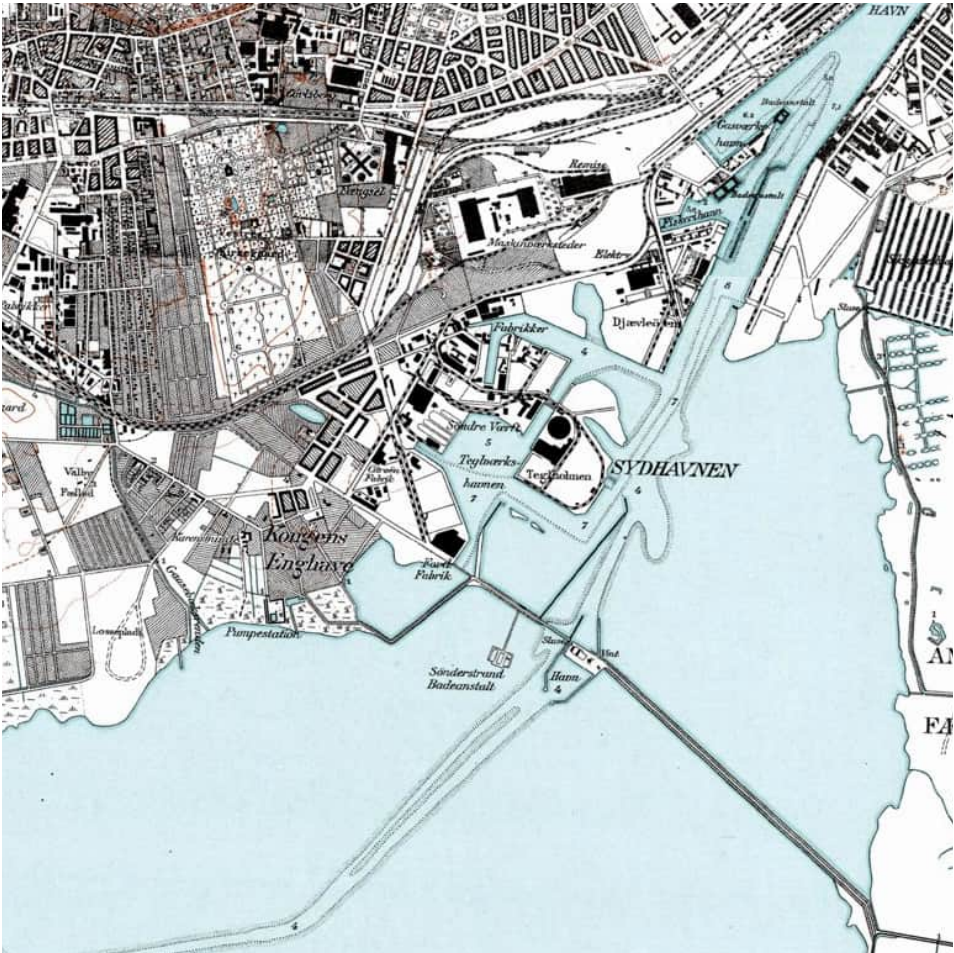
Mozarts Plads indvies i 1937 og sporvognslinje 3 forlænges til Mozarts Plads.
AKB karré nr. 13 opføres med Engholmen, selskabslokaler, forsamlingsal og badmintonhal.

1942-1944

AKB karré nr. 14, 15 og 16 opføres.
Sporvognslinje 11 kører fra Brønshøj Torv til Mozarts Plads.

1947

Fiskerhavnen anlægges (tidligere ved Tømmergraven, nu Fisketorvet).
Engholmen Syd opføres som aldersrenteboliger.



1901 - 1945

1927

Citroën-bygningen i Scandiagade/Sydhavnsvej indvies. Under krigen overtager tyskerne fabrikken, hvilket medfører sabotager.
Vesterbro Brandstation opføres ved Enghavevej og indvies 1929.

1930

Bavnehøj Skole står færdig.
Mozartsvej anlægges fra Enghavevej-knækket ved Vilhelmsminde.

1934

Beethovensvej og Mozarts Plads anlægges ved Vilhelmsminde.

1948

Børnegården Frederiksholm indvies.
Ny skole på P. Knudsens Gade bygges og står færdig 1948-49.
Havebyen Mozart grundlægges med 79 huse.

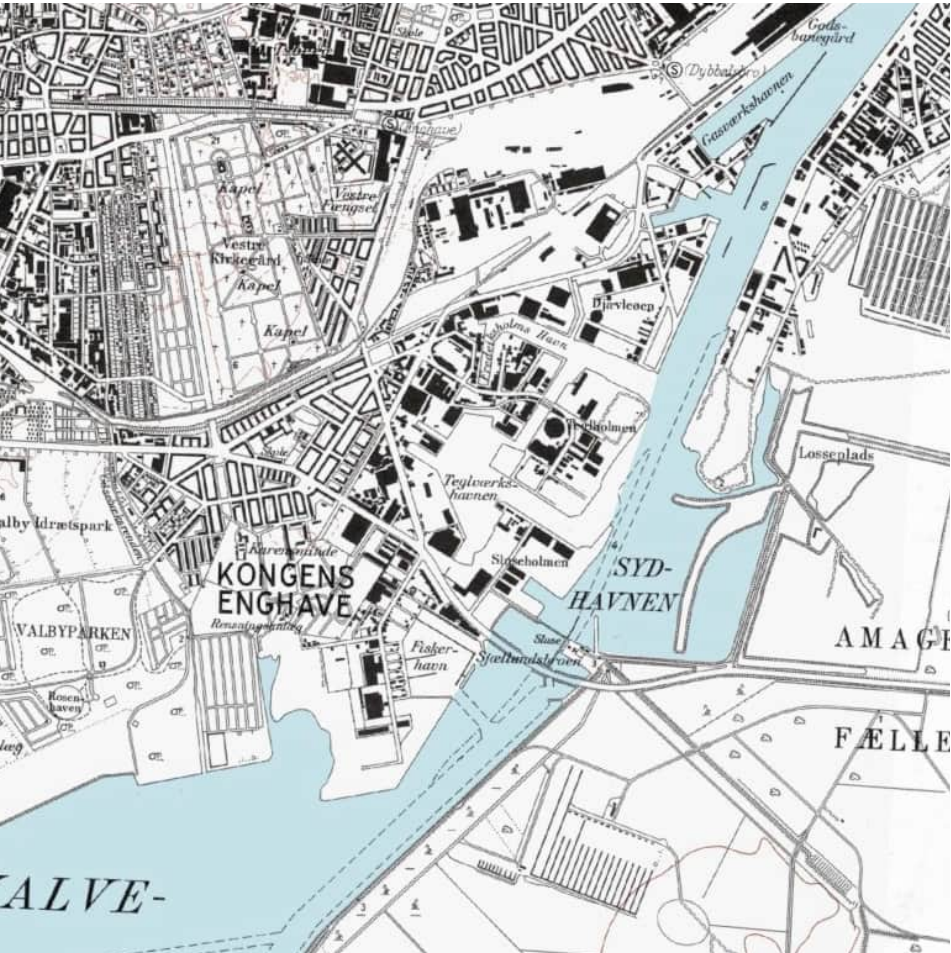
1959

Sjællandsbroen åbner.

1963

AKB karré 18 opføres på Wagnersvej – en del af Haveforeningen Frederikshøjs areal.
59 kolonihaver nedlægges i 1962-63 trods massive protester fra hele bydelen.

Tidslinje - Historisk udvikling af Kongens Enghave:



1953 - 1976



1977 - 1985



1986 - 2001

1964

Københavns Sporveje begynder i januar at afbrænde gamle sporvogne ved vende- og tippepladsen for enden af tjenestesporet på Pumpehusvej.

1967-1970

Udrangerede sporvogne brændes af på 'Tippen'.

1968

P. Knudsens Gade omdannes til motortrafikvej. Forhaver inddrages, grøfter drænes og vejtræer fældes for at skabe en firesporet gade.

1971

Etageejendom med boliger og Brugsen i stueetagen færdiggøres på hjørnet af Hammelstrupvej og Stubmøllevej.

1972

Sidste sporvognsafbrænding finder sted. Ca. 550 vogne afbrændes i alt. S-togslinjen fra København H til Vallensbæk åbner med tre stationer i Sydhavnen: Sydhavns Station, Sjælør Station og Ellebjerg Station.

1977

Bavnehøj Kirke opføres for enden af Tranehavevej. Arkitekt Holger Jensen.

Tippen bruges stadig som regulær losseplads.

1987

Kalvebodbroen åbner mellem Avedøre Holme og Amager Fælled.

1988

Centrumforbindelsen gennemføres. Trafikken omlægges fra Borgmester Christiansens Gade til P. Knudsens Gade.

1998

Øresundsbanen bygges langs Enghavevej og føres under Sydhavns Plads og Sydhavnsgade mod Amager og Sverige.

2000

Godsbanen til Sverige etableres fra Valby. Gåsebækrenden rørlægges. Kolonihavehuse og sejklubber må vige. Havnen og Bådehavnsgade ændrer karakter.

Tidslinje - Historisk udvikling af Kongens Enghave:



2026

- 2006

Ford-bygningen fra 1924 nedrives. Kendt for sin amerikanske arkitektur og ikoniske vandtårn.

De første beboere flytter ind på Sluseholmen – opført som kanalby med otte øer.
- 2013

Beboelse på Teglholmen starter.

Sydhavnens tredje kommuneskole, Sydhavnsskolen, åbner med maritimt fokus. Haveje fritidshjem, børnehave, vuggestue og idrætshal opføres.
- 2019

Sydhavn Genbrugsstation åbner på Bådehavnsgade.

Støjlepladsen affredes. Der skal bygges 900 boliger i op til 6 etager.

- 2022

De første lejere flytter ind i de ca. 400 nye boliger på det 28.000 m² store trekantområde mellem Borgmester Christiansens Gade og Sydhavnsgade. Byggeriet består af karrebebyggelse op til 6 etager.
- 2023

Karens Minde Aksen indvies som klimatilpasningsprojekt. Aksen er 600 meter lang med en gennemgående flodseng i et 37.000 m² grønt parkområde ved Sjælør Boulevard og Karens Minde.
- 2024

Byggemodning på Støjlepladsen begynder. Affredningen og boligbyggeriet har mødt modstand – 17.000 borgere skrev under for bevarelse.

Metrostationen på Mozarts Plads indvies af Kong Frederik den 10. som del af Metrolinje M4. Stationen er udsmykket af lokal kunstner Christian Schmidt Sørensen.

Øvrige stationer på M4-linjen: Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og København Syd (tidl. Ny Ellebjerg).



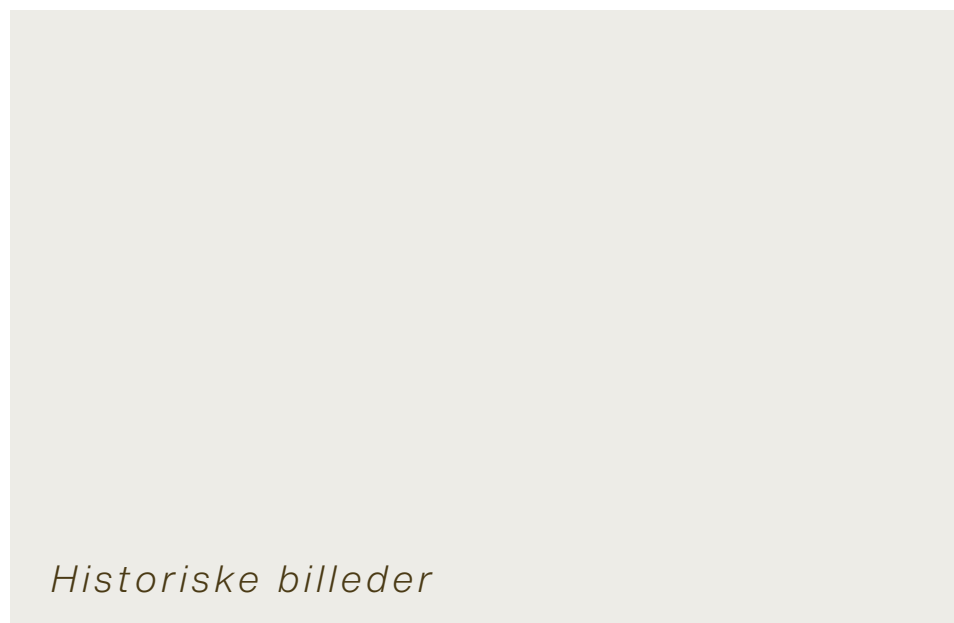
NORDLIGE DEL AF TIPPEN



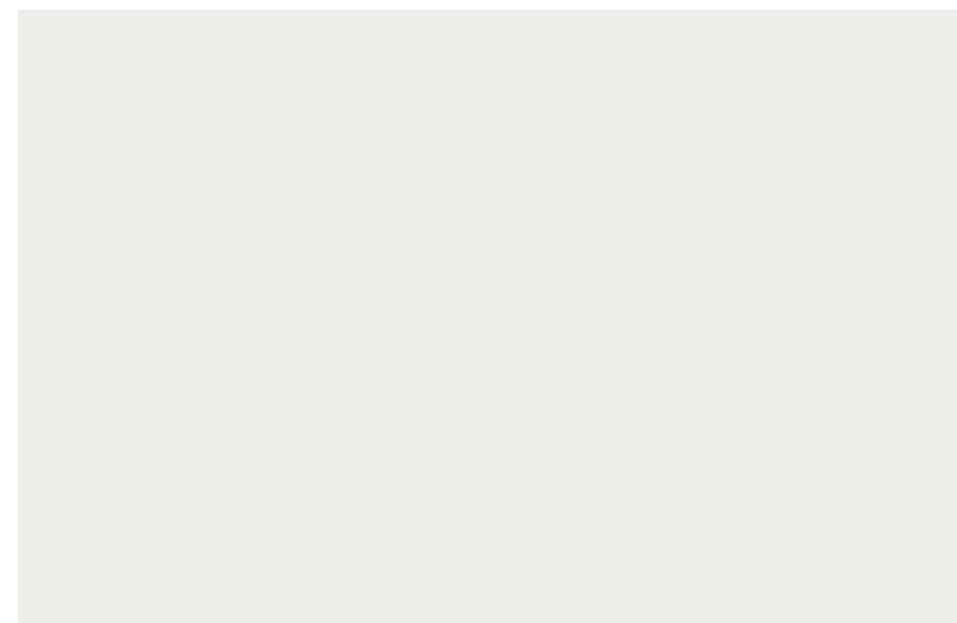
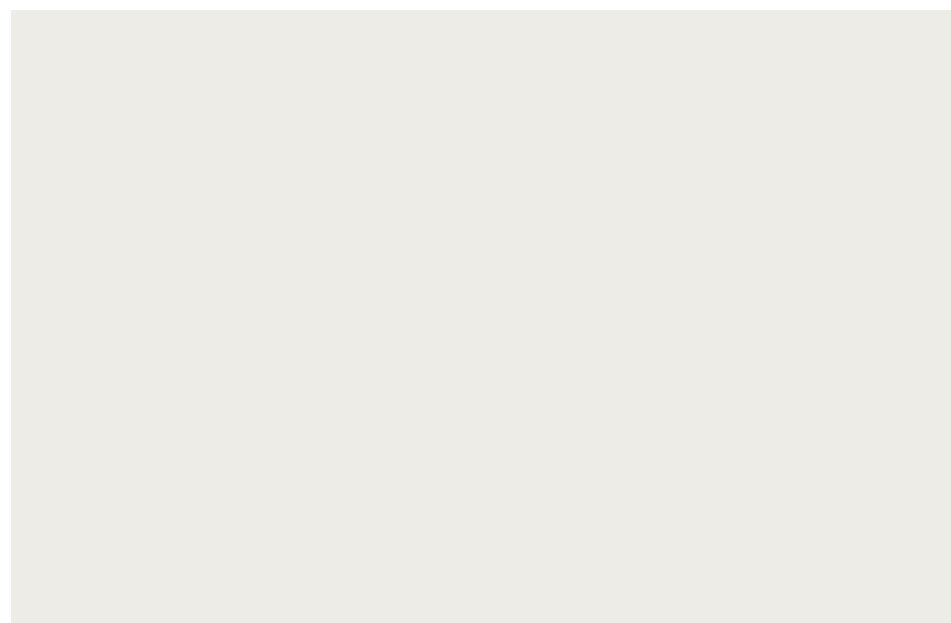
SLUSEVÆRKET 1934



FORDGRAVEN 1940 - 1949



Historiske billeder



FISKERHAVNEN 1948



FISKERHAVNEN 1958



TRIFOLIUM 1965



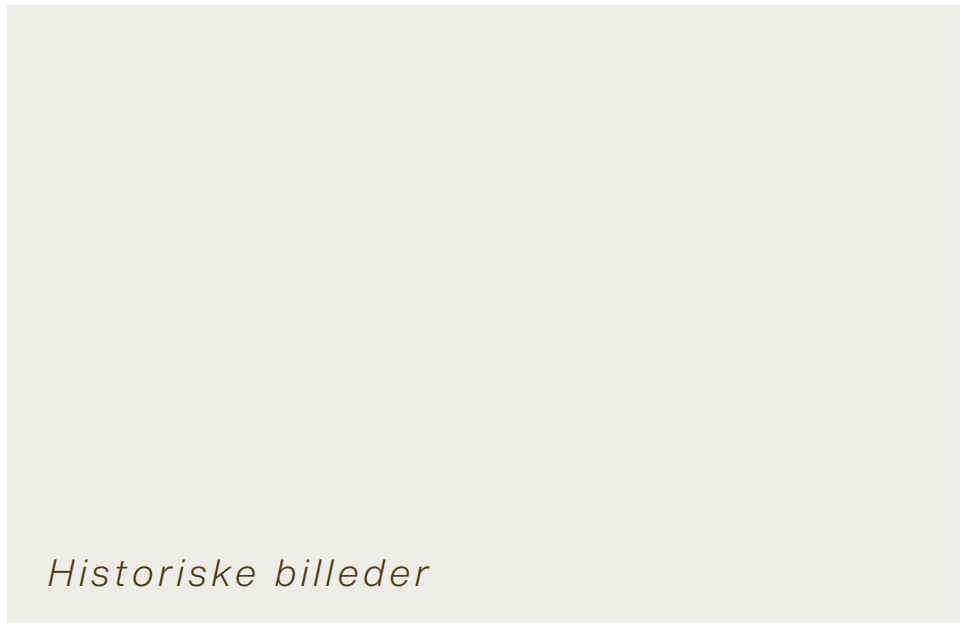
BROEN TIL SLUSEVÆRKET 1934



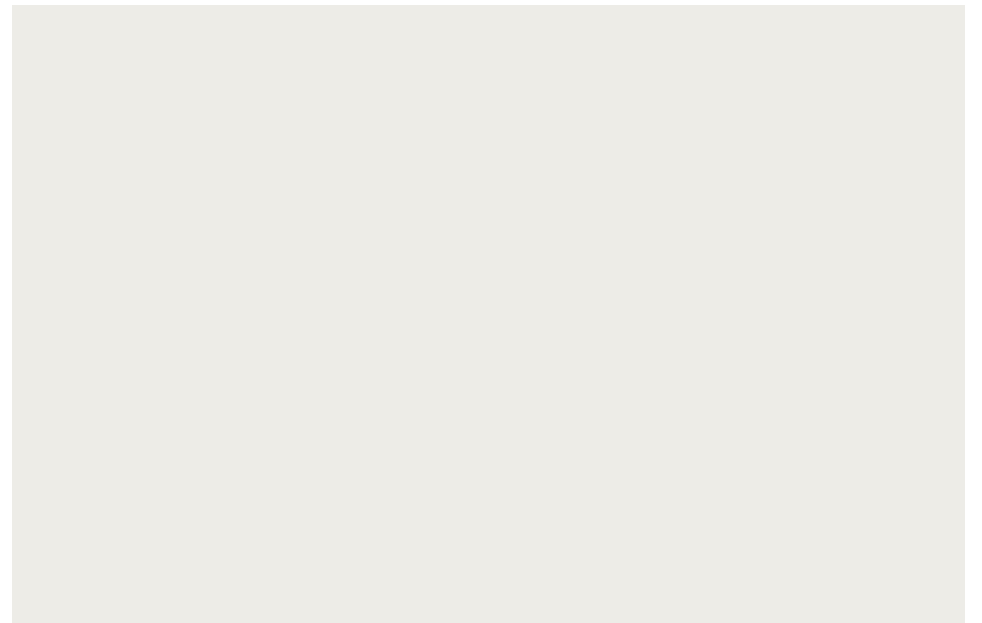
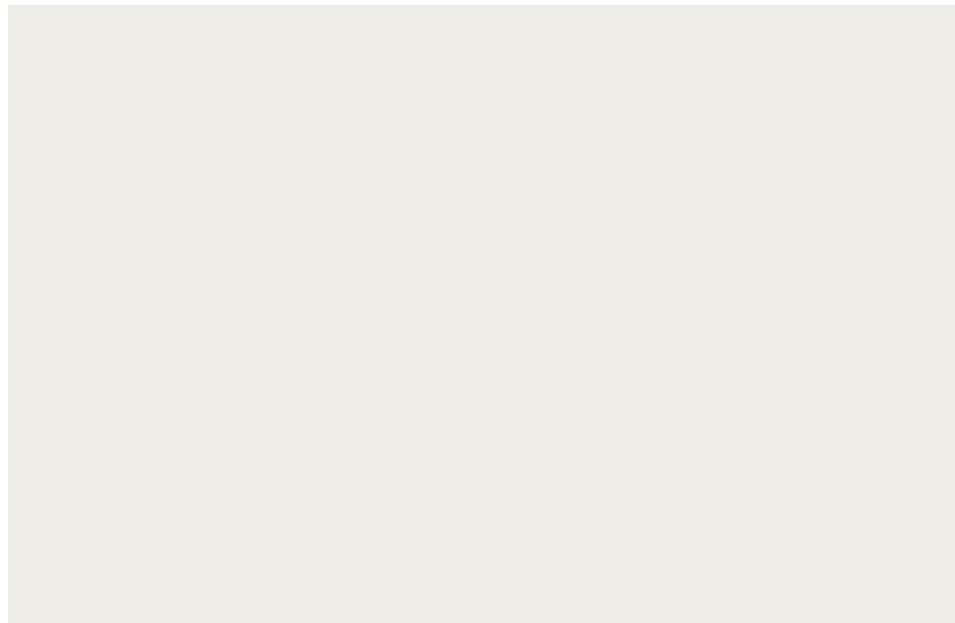
UDSIGT FRA SLUSEVÆRKET 1934



BADEANSTALTEN SØNDERSTRAND 1934



Historiske billeder



BORGMESTER CHRISTANSENS GADE CA. 1948-49



BORGMESTER CHRISTANSENS GADE 1948



BORGMESTER CHRISTANSENS GADE 1948



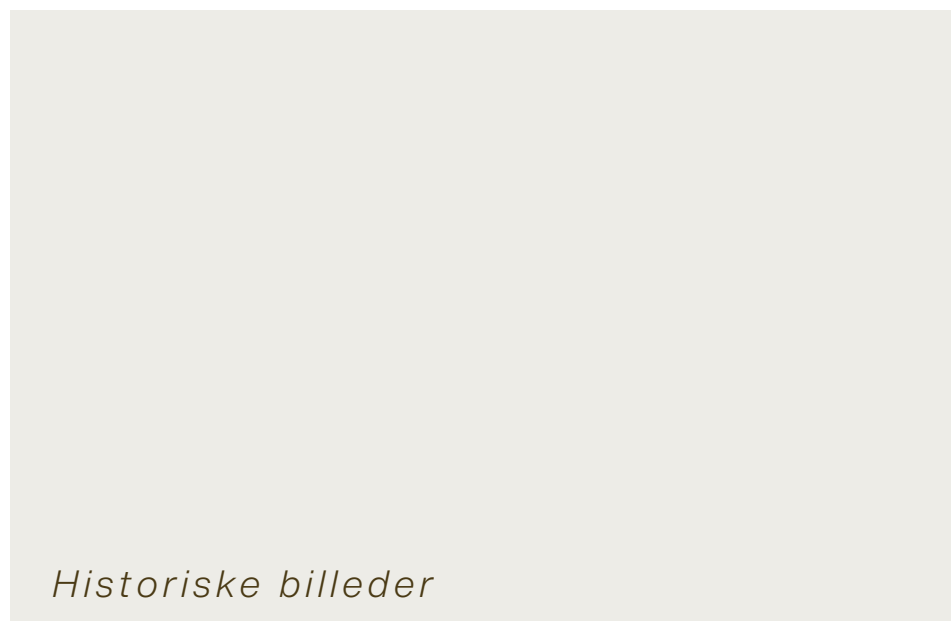
OPLAGTE SKIBE I SYDHAVNEN



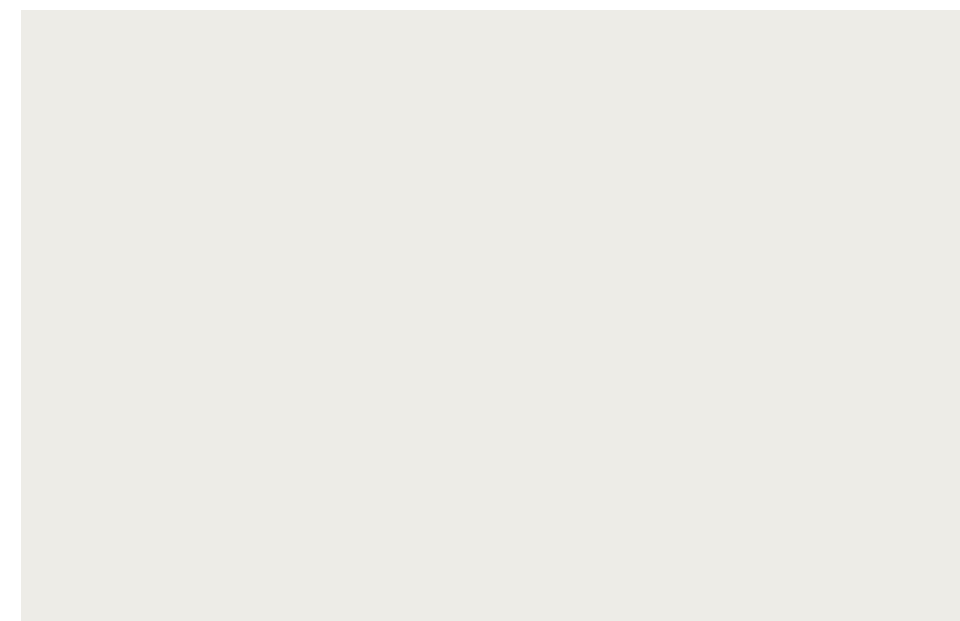
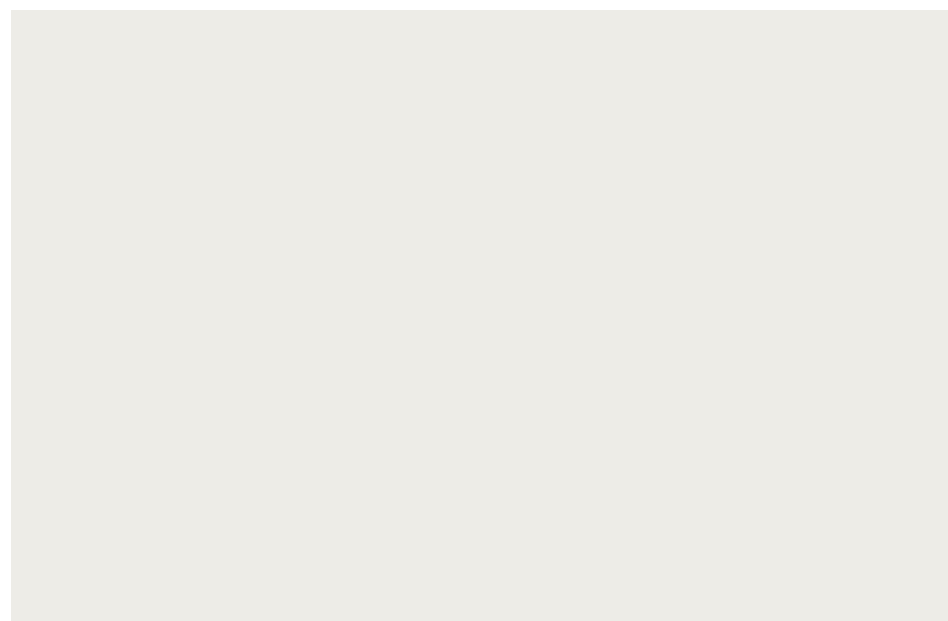
UDSIGT MOD SLUSEN 1940



FORD MOTOR 1924



Historiske billeder



TEGLVÆRKSHAVNEN UNDER ANLÆGGELSE 1919

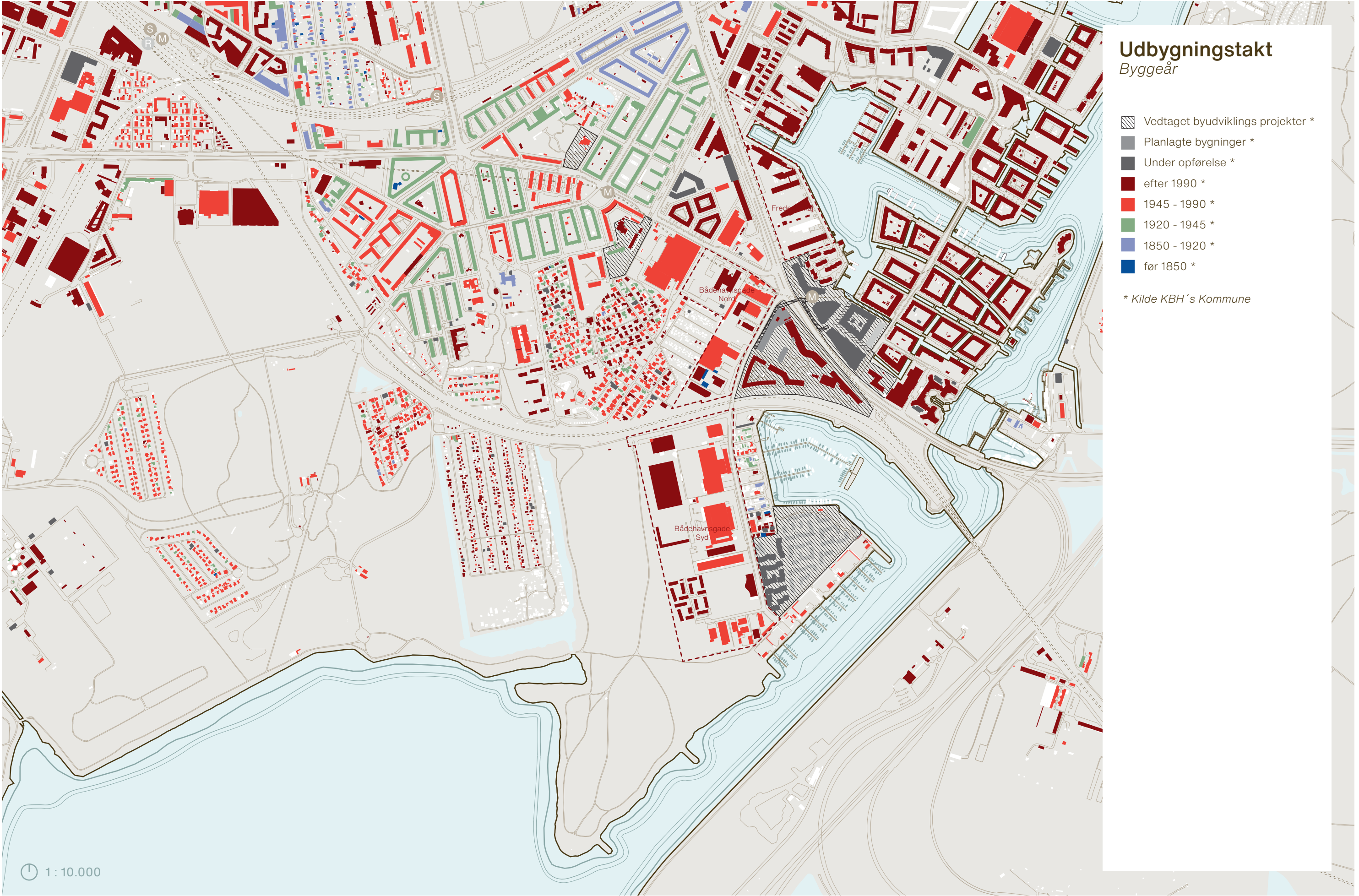


TEGLVÆRKSHAVNEN 1977



TEGLVÆRKSHAVNEN SET FRA SYDHAVNSGADE



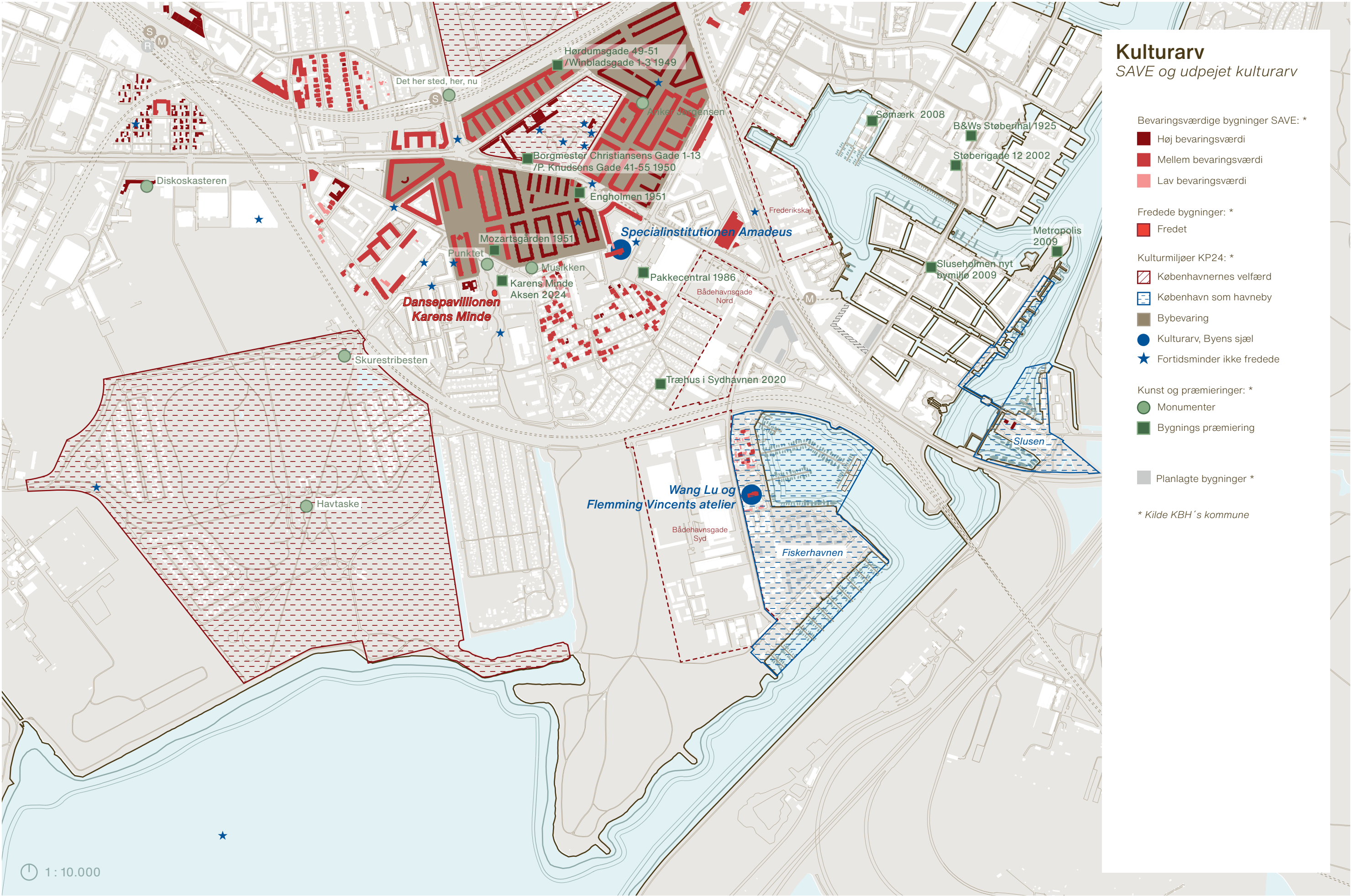


Udbygningstakt

Byggeår

- Vedtaget byudviklings projekter *
- Planlagte bygninger *
- Under opførelse *
- efter 1990 *
- 1945 - 1990 *
- 1920 - 1945 *
- 1850 - 1920 *
- før 1850 *

* Kilde KBH's Kommune



byens liv

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Byens liv
Kulturliv
Sport og idræt
Publikumsorienterede erhverv
Iværkstætteri

Byens liv er kortlagt inden for de fire overordnede kategorier: kulturliv, sport og idræt, publikumsorienterede erhverv og iværksætteri. Kortene er lavet primært med afsæt i data fra KK-kort, suppleret med enkelte oplysninger fra andre kilder samt registreringer på stedet.

Kortlægningen viser, at kulturlivet er samlet i en række hotspots i det gamle Sydhavnen, på Holmen og med et hotspot ved Aalborg Universitet.

Sport og idræt deler sig i to kategorier: de private træningscentre og klubber, som ligger spredt over Sydhavnen, versus foreningsidrættens faciliteter, som primært ligger samlet i Valby Idrætspark.

Publikumsorienterede erhverv er en kortlægning af blandt andet zoner for detailhandel, caféer, restauranter, alkoholbevillinger og lignende, og viser et tydeligt billede af, at det samles langs udvalgte gadeforløb.

Iværksætteriet er kortlagt gennem Københavns Kommunes kort over vækstlag – altså kommunens faciliteter til øvelokaler og ateliere. Derudover er det kombineret med kommuneplanens udpegning af kreative zoner og egne registreringer af iværksætterhubs.

Det er sammenholdt med områdets industri- og erhvervsbygninger, som er den bygningsarv, der står for skud i byudviklingen, men samtidig udgør en vital infrastruktur for iværksætteri, i kraft af billige lokaler med andre typer rum end boliger.

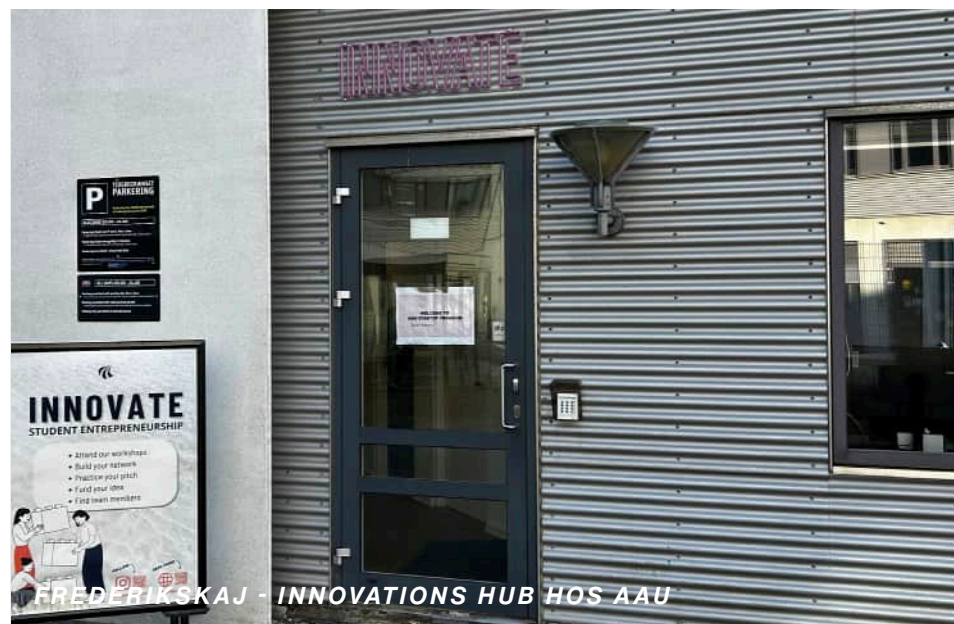
Generelt kan det konkluderes, at både kulturliv, sport og idræt samt byliv mangler inden for udviklingsområderne – med undtagelse af Aalborg Universitet, som kan blive en meget vigtig drivkraft i udviklingen af Frederikskaj. Iværksætteriet er til stede inden for særligt Bådehavns-gade Syd og Nord, men risikerer at blive udelukket fra stedet, når områderne udvikles.

Alle fire kortlagte temaer er vigtige for en velfungerende by og er svære at indpasse efterfølgende, hvis områderne udvikles primært til boliger, fordi det kræver andre typer af rum, end boliger. Til gengæld passer de alle ind i mange af de eksisterende bygninger i udviklingsområderne.

OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på byens liv, er opsummeret nedenfor.

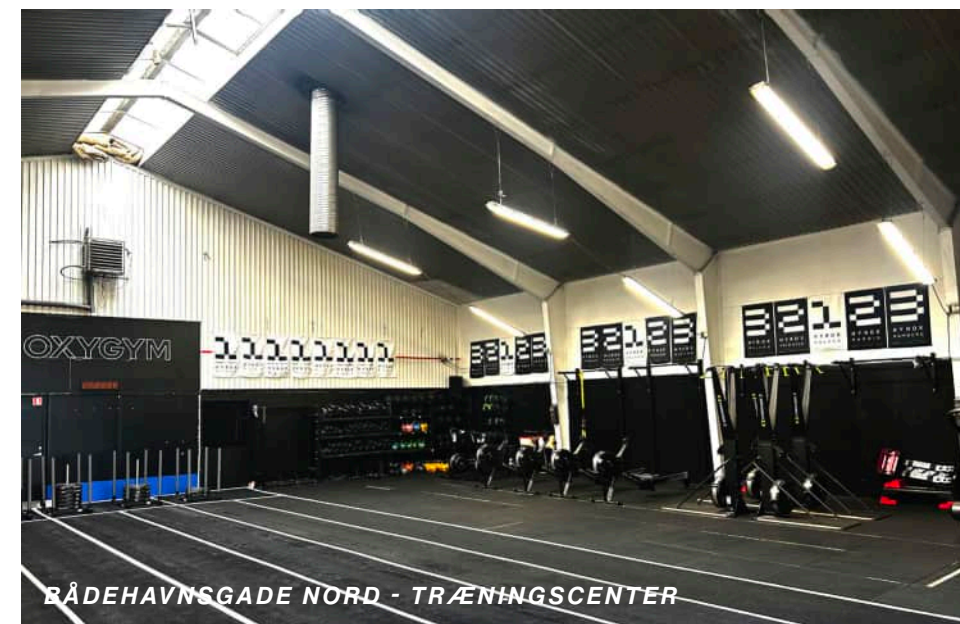
- Bådehavns-gade Syd ligger med stor afstand (ca. 1,5km) til kultur hotspots og publikumsorienterede erhverv, ift. andre områder i Sydhavnen.
- Afstanden til foreningsidræt for alle tre udviklingsområder er større, end i andre områder i Kbh, med f.eks. 2-2,5 km til Valby Idrætspark afhængig af udviklingsområde.
- AAU rummer et uforløst potentiale for at skabe byliv i nærområdet, da AAU har 2.500 studerende samt et stort antal ansatte, samtidig med at AAU København bygninger er opført til et tidligere teleselskab med fokus på sikkerhed og ikke på campusmiljø og brug af udearealerne.
- Bådehavns-gade Syd og Nord huser idag mange iværksættere og kunstnere, som er afhængige af industribygningernes rå rammer og billige husleje.
- Kulturliv, sport og idræt, publikumsorienterede erhverv og iværkstætteri er vigtige funktioner i en helhedsorienteret byudvikling. Det er vanskeligt at indpasse funktionerne efterfølgende, hvis områderne udvikles primært til boliger, fordi det kræver andre typer af rum, end boliger. Til gengæld passer funktionerne ind i mange af de eksisterende bygninger i udviklingsområderne. Det drejer sig særligt om mange af de bygninger, som er dybere og har en større loftshøjde, end boliger, dvs. dybere end 10-12m og højere end 3,5m.



FREDERIKSKAJ - INNOVATIONS HUB HOS AAU



BÅDEHAVNSGADE SYD - TRIFOLIUM



BÅDEHAVNSGADE NORD - TRÆNINGSCENTER



BÅDEHAVNSGADE NORD - LØBEHJULSBUTIK



BÅDEHAVNSGADE NORD - CARL RAS BYGGEMARKED



BÅDEHAVNSGADE SYD - CITROËN



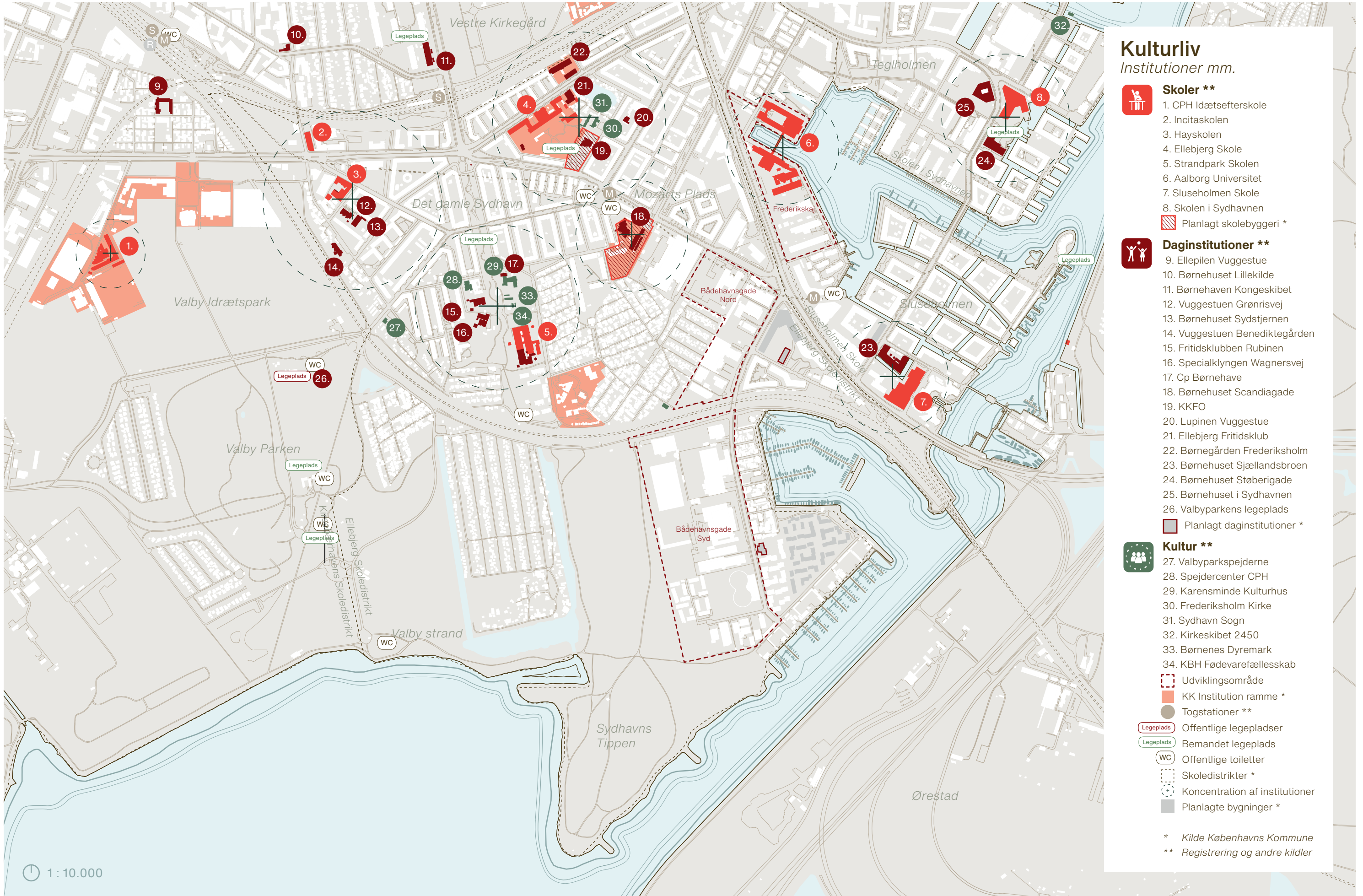
BÅDEHAVNSGADE SYD - BOULDERS



BÅDEHAVNSGADE SYD - HUSTED VIN



BÅDEHAVNSGADE SYD - MANGE VIRKSOMHEDER



Kulturliv

Institutioner mm.

**Skoler ****

1. CPH Idættefterskole
2. Incitaskolen
3. Hayskolen
4. Ellebjerg Skole
5. Strandpark Skolen
6. Aalborg Universitet
7. Sluseholmen Skole
8. Skolen i Sydhavn

 Planlagt skolebyggeri *

**Daginstitutioner ****

9. Ellepilen Vuggestue
10. Børnehuset Lillekilde
11. Børnehuset Kongeskibet
12. Vuggestuen Grønrisvej
13. Børnehuset Sydstjernen
14. Vuggestuen Benediktegården
15. Fritidsklubben Rubinen
16. Specialklyngen Wagnersvej
17. Cp Børnehave
18. Børnehuset Scandiagade
19. KKFO
20. Lupinen Vuggestue
21. Ellebjerg Fritidsklub
22. Børnegården Frederiksholm
23. Børnehuset Sjællandsbroen
24. Børnehuset Støberigade
25. Børnehuset i Sydhavn
26. Valbyparkens legeplads

 Planlagt daginstitutioner *

**Kultur ****

27. Valbyparkspejderne
28. Spejdercenter CPH
29. Karensminde Kulturhus
30. Frederiksholm Kirke
31. Sydhavn Sogn
32. Kirkeskibet 2450
33. Børnernes Dyremark
34. KBH Fødevarefællesskab

 Udviklingsområde

 KK Institution ramme *

 Togstationer **

 Offentlige legepladser

 Bemandet legeplads

 Offentlige toiletter

 Skolestrukt *

 Koncentration af institutioner

 Planlagte bygninger *

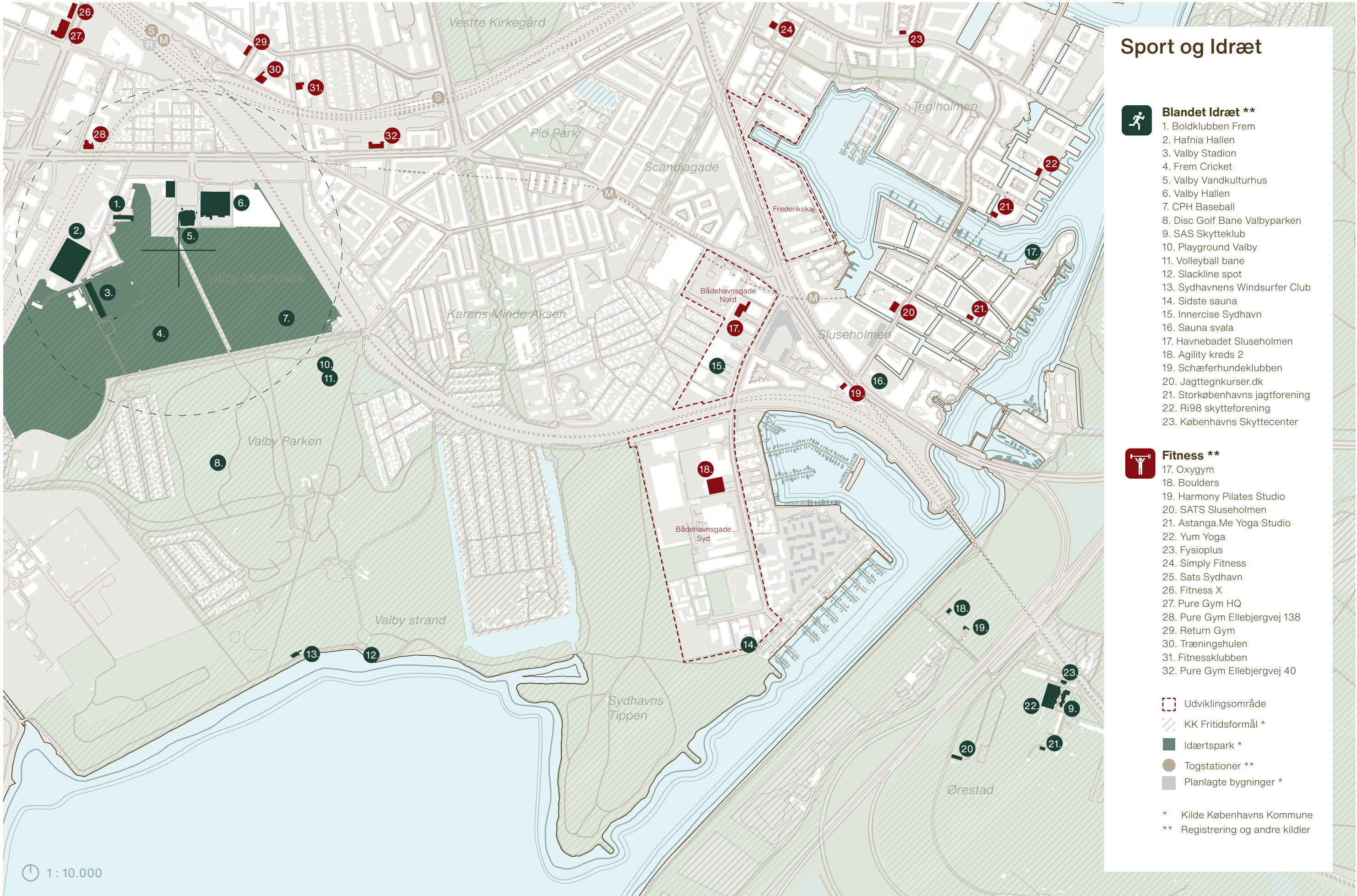
* Kilde Københavns Kommune

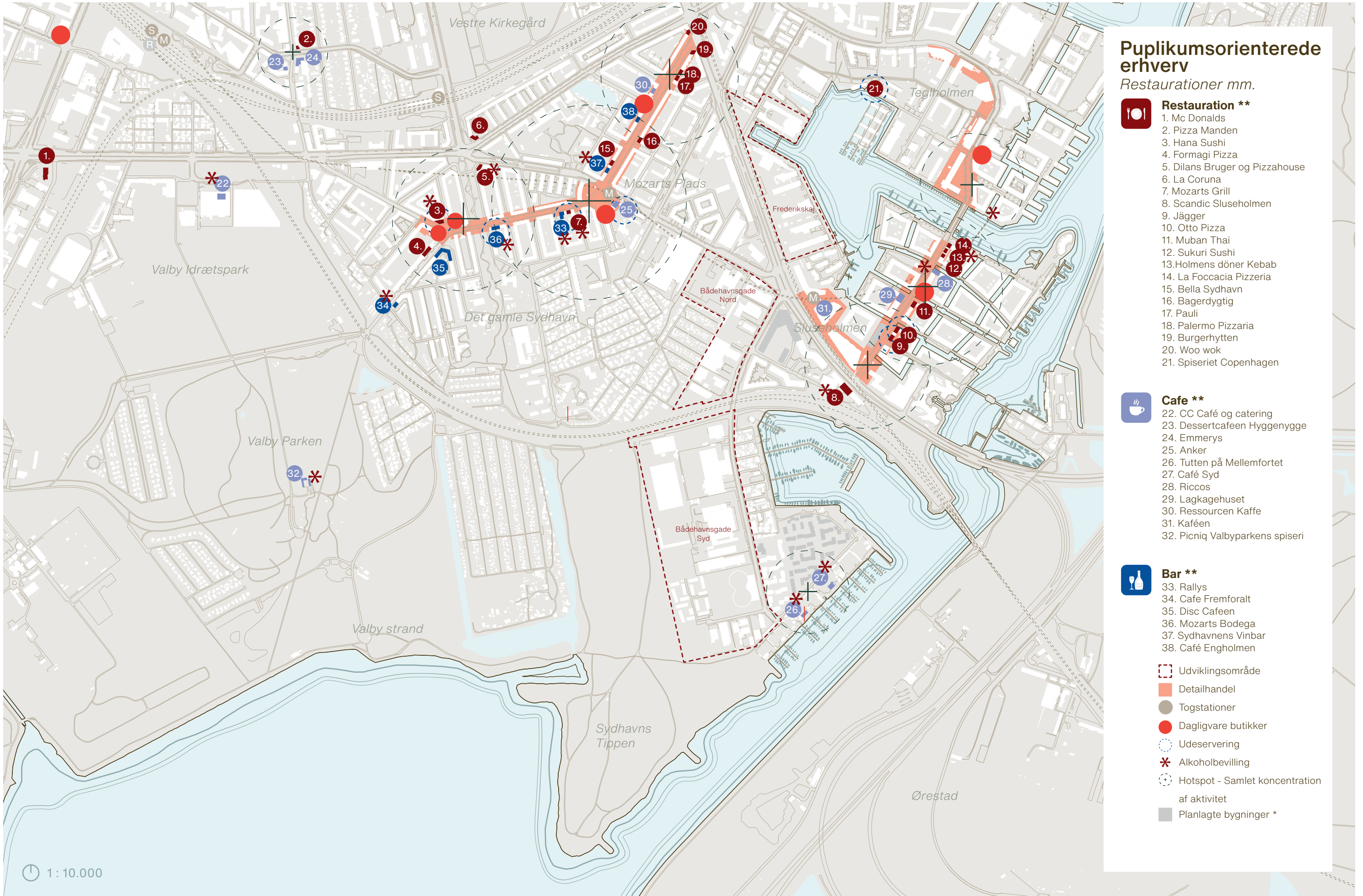
** Registrering og andre kilder

Helhedsplan for Bådehavnsgade - Fase 1 - Registrering og kortlægning

Sweco, Schønher, Leth & Gori, Vida Local, Visby.dk - juli 2026

24/150





Publikumsorienterede erhverv

Restauranter mm.



Restauranter **

1. McDonalds
2. Pizza Manden
3. Hana Sushi
4. Formagi Pizza
5. Dilans Bruger og Pizzahouse
6. La Coruna
7. Mozarts Grill
8. Scandic Sluseholmen
9. Jægger
10. Otto Pizza
11. Muban Thai
12. Sukuri Sushi
13. Holmens döner Kebab
14. La Foccacia Pizzeria
15. Bella Sydhavn
16. Bagerdygtig
17. Pauli
18. Palermo Pizzeria
19. Burgerhytten
20. Woo wok
21. Spiseriet Copenhagen



Cafe **

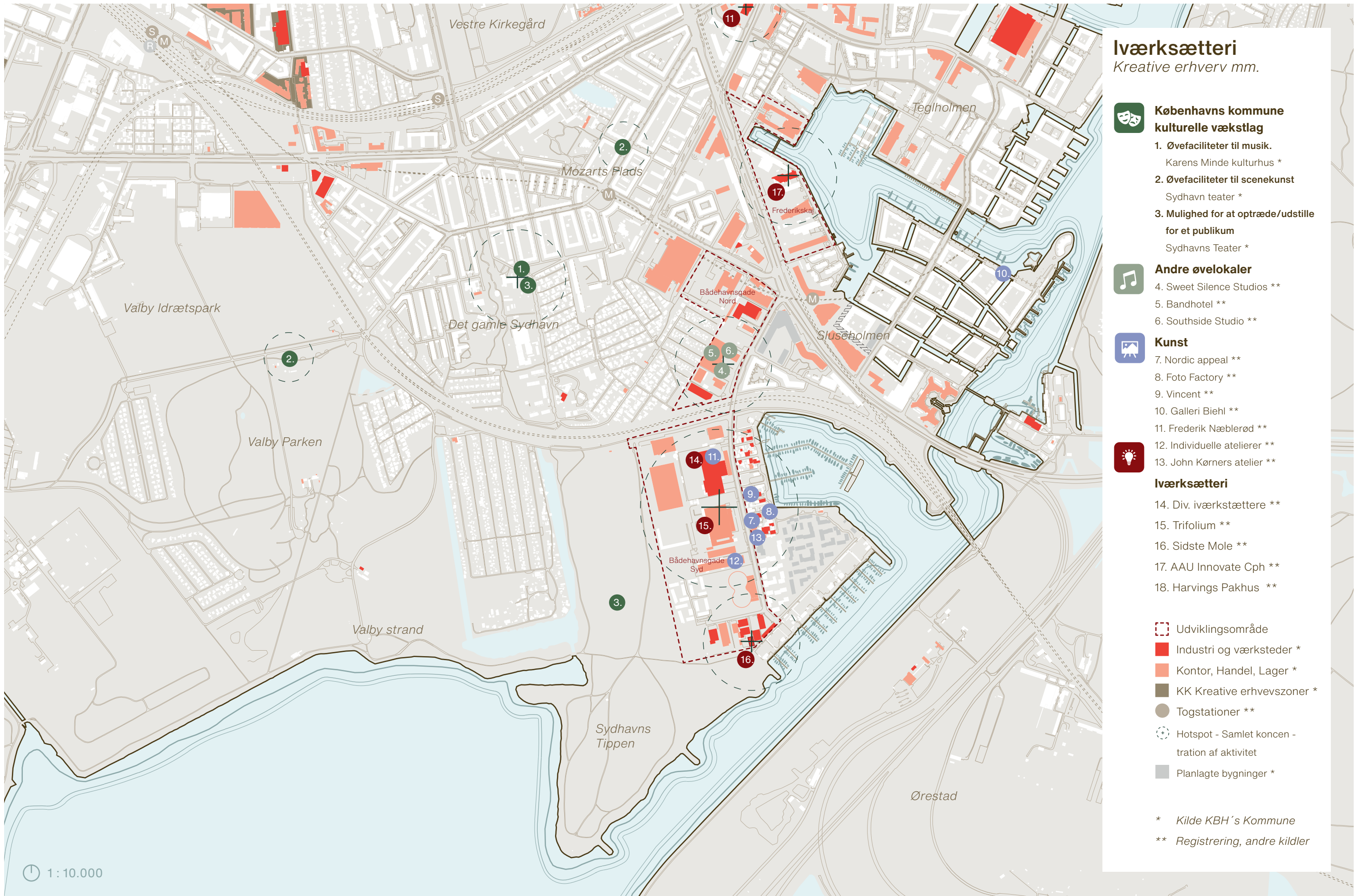
22. CC Café og catering
23. Dessertcafeen Hyggenygge
24. Emmerys
25. Anker
26. Tutten på Mellemfortet
27. Café Syd
28. Riccos
29. Lagkagehuset
30. Ressourcen Kaffe
31. Kaféen
32. Picniq Valbyparkens spiseri



Bar **

33. Rallys
34. Cafe Fremforalt
35. Disc Cafeen
36. Mozarts Bodega
37. Sydhavnens Vinbar
38. Café Engholmen

- Udviklingsområde
- Detailhandel
- Togstationer
- Dagligvare butikker
- Udeservering
- Alkoholbevilling
- Hotspot - Samlet koncentration af aktivitet
- Planlagte bygninger *







åbne arealer

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Åbne arealer

Fredet og beskyttet natur

Den rekreative natur

Det rekreative vand

Københavns Kommune:

Mål for rekreation og natur

Københavns Kommune fastsætter med Kommuneplan 2024 en række mål for udviklingen af rekreation og natur:

- At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger.
- At det sikres, at der i den eksisterende by maksimalt er 300 meter i vejledende gåafstand fra byens boliger til et grønt eller blåt område.
- At udvikling af eksisterende grønne områder og anlæg af nye grønne områder og friarealer styrker borgernes livskvalitet, biodiversiteten og byens tilpasning til fremtidens klima.
- At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til sundhedsfremmende aktivitet, samt kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.
- At udviklingen af byens rekreative faciliteter og grønne/blå områder følger befolkningsudvikling og -sammensætning.
- At investeringer i grønne områder, byggerier, facader og byområder skal bidrage til at øge biodiversiteten i København.
- At udviklingen af byens rum og rekreative faciliteter understøtter god mental sundhed og trivsel for alle københavnere.
- At flere sammenhængende grønne forbindelser skal give københavnere en mere attraktiv adgang til byens større grønne og blå områder og skabe flere grønne kiler med naturoplevelser på vejen derhen.
- At muligheden for kunst og kultur i det offentlige rum skal indgå i Københavns Kommunes dialog med bygherrer om byens udvikling og konkrete projekter.
- At der, så vidt muligt, sikres fri og lige adgang langs vandet alle steder i København, samt at kvaliteten og oplevelsen af byens vandområder forbedres.

Registrering og kortlægning af projektområdets åbne arealer handler om friarealerne mellem husene: den fredede og beskyttede natur, den rekreative natur, det rekreative vand samt jordforurening. Kortlægningen viser de mange forskellige restriktioner, der gælder for naturarealerne omkring Bådehavns-gade Syd, langs kysten, omkring Tippen og i Valbyparken. Der er arealer inden for § 3, strandbeskyttelseslinjen, Natura 2000-områder og fredskov. Indenfor udviklingsområdet Bådehavns-gade Syd ligger et mindre §3 område udviklingsområdet ("hundelufterområdet"), som ikke kan byudvikles men indgår i beregning af bebyggelsesprocent og friareal.

Kortlægningen af den rekreative natur og det rekreative vand viser, at Bådehavns-gade Syd har fremtrædende og let tilgængelige forbindelser til grønne og blå arealer, herunder Tippen, Valbyparken, Fiskerhavnen og flere kyststrækninger. Adgangen til vandet er delvist begrænset ved Bådehavns-gade Syd, pga. de mange private bådeklubbers indhegnede arealer.

Frederikskaj ligger op ad havnebassinets rekreative blå arealer som er indrettet med badefaciliteter og opholdsbrygger mm., mens selve Frederikskaj er underudnyttet ift. rekreative faciliteter, grønne opholdssteder og adgang til vandet.

Bådehavns-gade Nord ligger afskåret fra både parkarealer, natur og vand.

Udklip fra "KK 10 unikke bydele" underbygger billedet af at området har mange naturarealer, men få idrætsanlæg og byrum.

Kortlægning af jordforurening viser at de fleste grunde indenfor udviklingsområderne Bådehavns-gade Syd og Nord enten har dokumenteret eller mistanke om jordforurening mens det kun gælder for en mindre del af Frederikskaj. Jordforurening fordyrer byggeri og anlæg samt udelukker mulighed for ned-sivning af regnvand.

Her gennemgås de fire tilstædeværende typer naturbeskyttelse:

§ 3-beskyttet natur

§ 3-natur omfatter beskyttede naturtyper efter § 3 i Naturbeskyttelsesloven og er en forbudsparagraf. Reglerne betyder, at bestemte naturområder ikke må ændres uden tilladelse. Formålet er at beskytte biodiversitet og naturlige

levesteder for dyr og planter. Københavns Kommune administrerer reglerne og udsteder eventuelle dispensationer.

Strandbeskyttelseslinjen

Formålet med strandbeskyttelseslinjen er at bevare de åbne kyster samt de landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier, der er knyttet til kysterne. Kystdirektoratet er myndighed.

Fredskov

En fredskov er et skovområde i Danmark, der er permanent beskyttet mod fældning og andre indgreb, der kan ødelægge skovens naturlige tilstand. Fredskove udpeges for at bevare værdifuld natur, kulturelle og historiske værdier samt rekreative og sociale funktioner. Naturstyrelsen er myndighed.

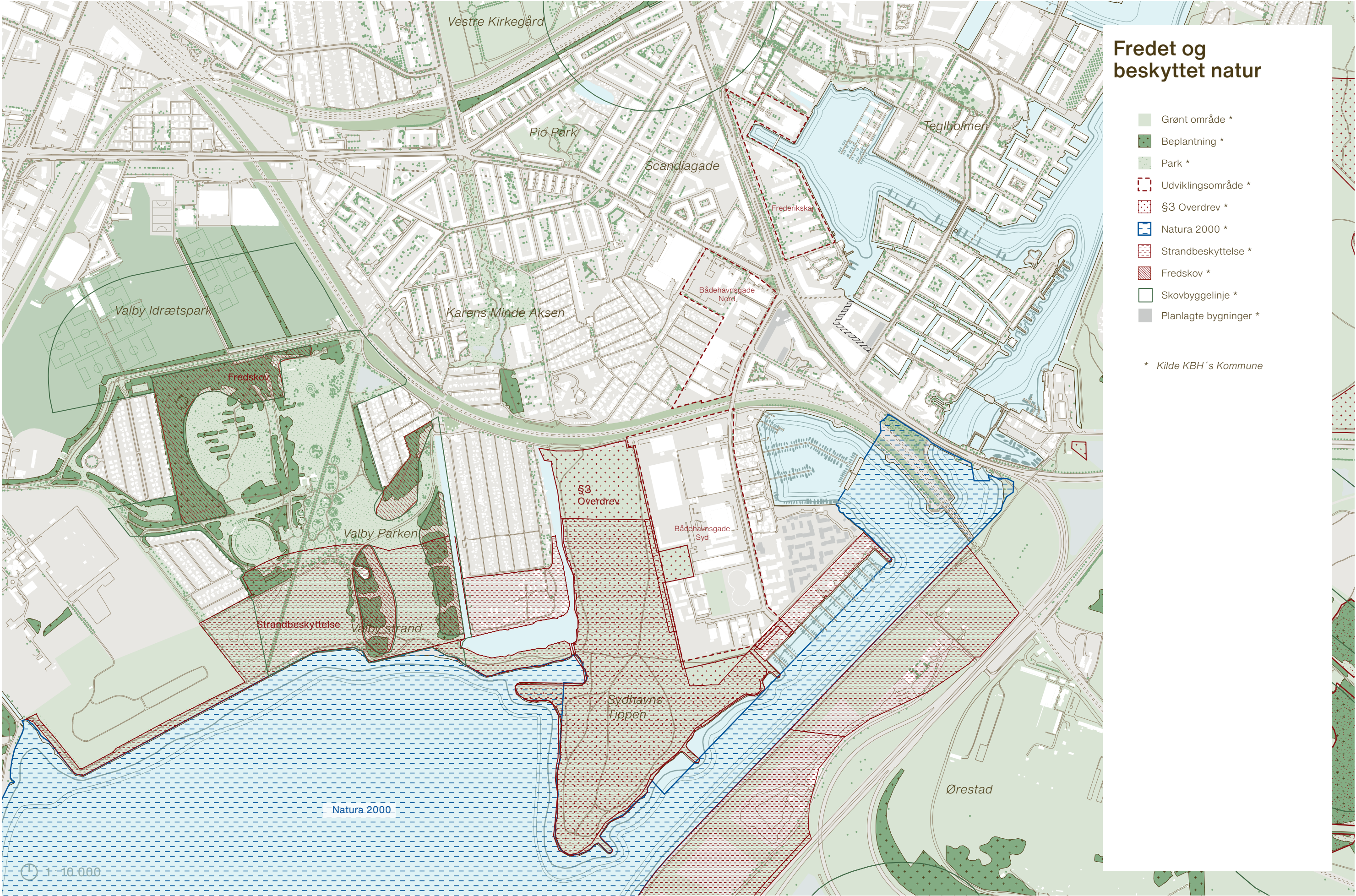
Natura 2000

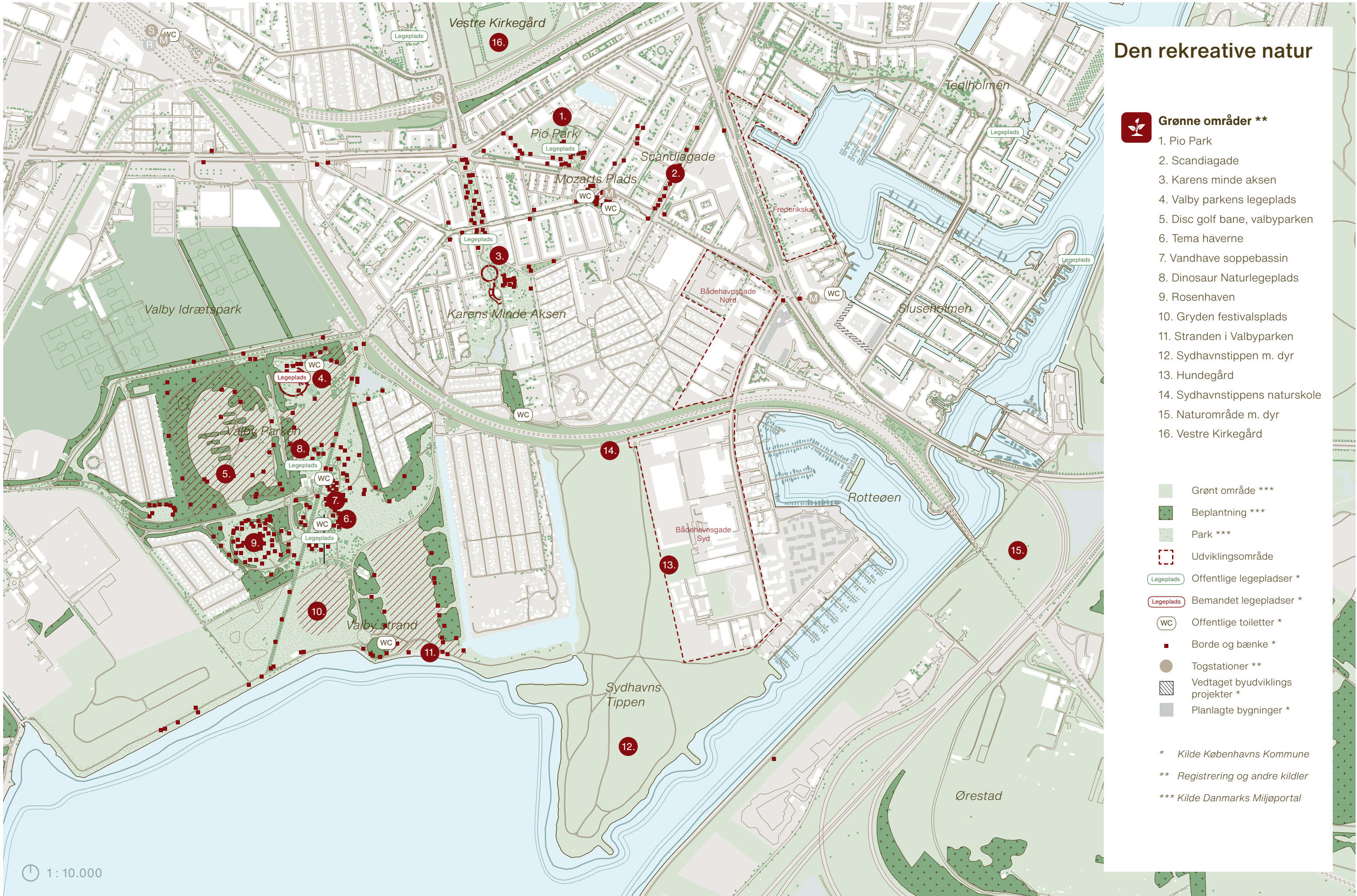
Natura 2000-områder er et netværk af beskyttede naturområder i Den Europæiske Union (EU), der har til formål at bevare og beskytte de mest værdifulde og truede naturtyper, dyre- og plantearter i Europa. Det er den mest restriktive beskyttelse af de fire typer.

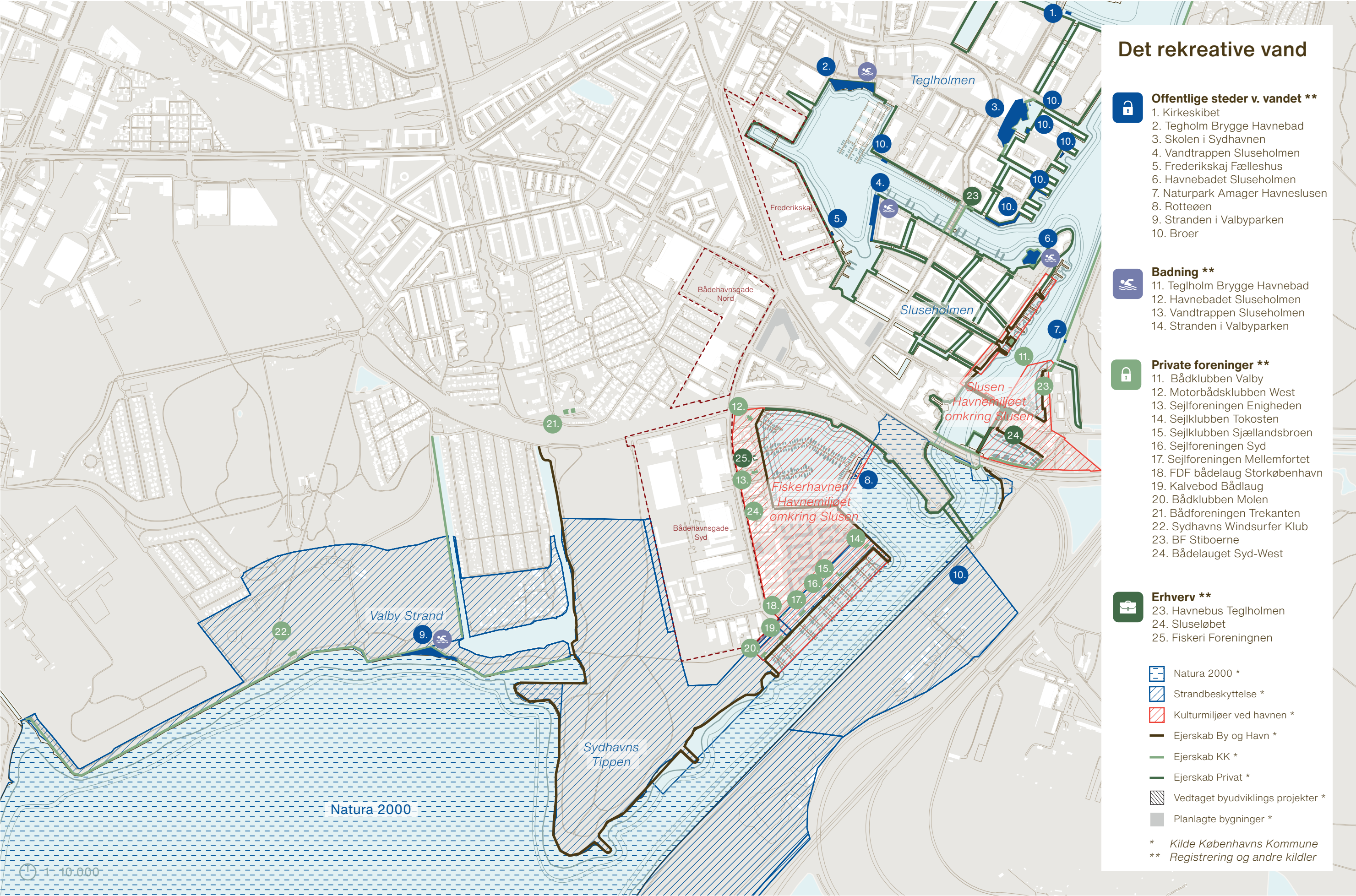
OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på åbne arealer er opsummeret nedenfor.

- Bådehavns-gade Syd har direkte adgang til store beskyttede naturarealer, som ikke kan bruges til rekreative faciliteter, sportsfaciliteter o.l., mens adgangen til vandet er begrænset af private bådeklubber, med undtagelse af slæbestedet.
- Kongens Enghave har 44m2 tilgængelige grønne arealer pr. indbygger, hvilket er 4. bedst, men har bundplaceringer blandt kommunens 11 byområder når det kommer til arealforbrug til idræt og parkarealer, byrum, torve og pladser.
- Bådehavns-gade Nord ligger afskåret fra rekreative arealer grundet Øresundsbanen og Sydhavns-gade.
- Frederikskaj har direkte adgang til havnearealer og kajanlæg med begrænsede rekreative faciliteter, grønne opholdssteder og adgang til vandet.
- En stor del af udviklingsarealerne har dokumenteret jordforurening.



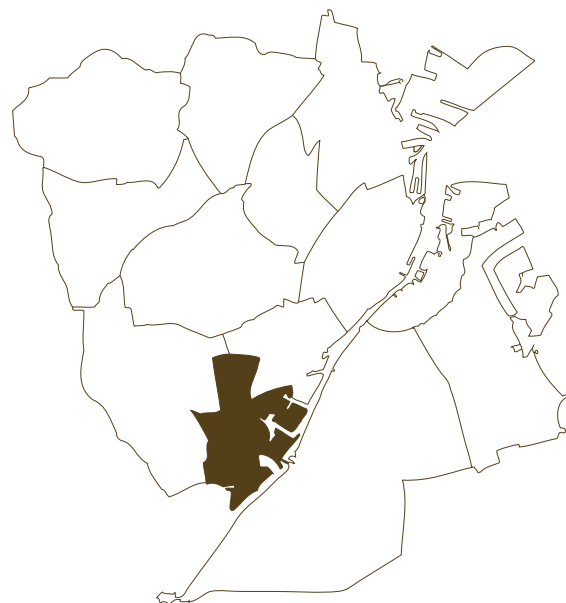




REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Performance for byrumstyper

Københavns hovedtræk og ti unikke bydele



KK har udviklet platformen ”Københavns hovedtræk og ti unikke bydele”, som kortlægger Københavns Kommunes ti bydele ud fra forskellige parametre.

Kortlægningen af ”Fordeling af byrumstyper pr. bydel” giver et indblik i hvordan Kongens Enghave er sammensat ift. byens øvrige kvarterer.

De tre udviklingsområder ”Bådehavnsgade Nord”, ”Bådehavnsgade Syd” og ”Frederikskaj” ligger i Kongens Enghave.

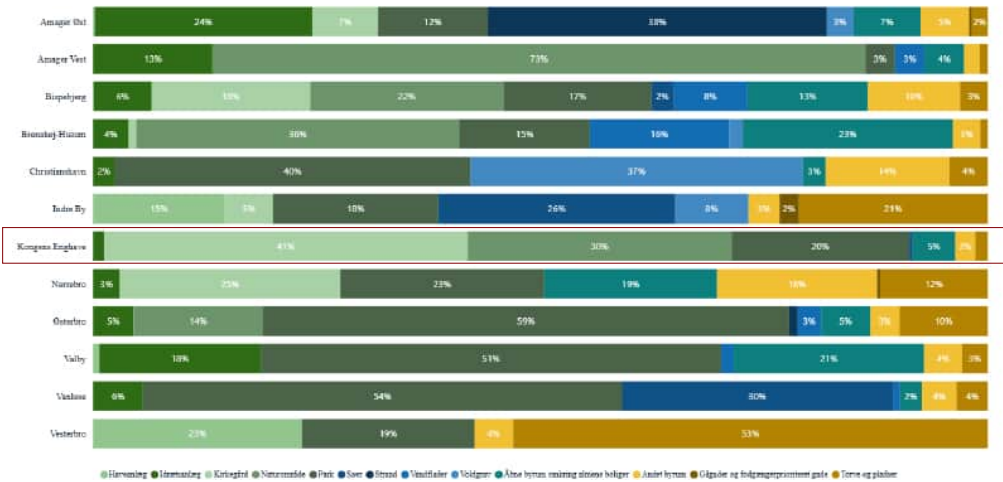
KONGENS ENGHAVE HAR EN HØJ PERFORMANCE PÅ:

- 34% grønt areal (2. plads) ud af det samlede arealforbrug
- 44m2 pr. offentligt tilgængeligt grønt pr. indbygger (4. plads)
- 57,9 ha kirkegårde (1. plads)
- 42,19 ha naturområder (4. plads)

KONGENS ENGHAVE HAR EN LAV PERFORMANCE PÅ:

- 1,76 ha arealforbrug til idrætsanlæg, (10.plads) hvor kun Vesterbro og Indre By ligger lavere
- 0 ha gågade eller fodgængerprioriterede arealer
- 1,97 ha torve og pladser (12. plads), hvilket er laveste arealforbrug af alle bydele
- 3,29 ha andre byrum (11. plads)
- 28,23 ha parkområder (9. plads)

Grønne arealer pr bydel (2025)		
Område	Andel grønne arealer	Off. Tilgængelige grønne arealer pr indbygger (m2)
Amager Øst	23 %	33
Amager Vest	53 %	113
Bindefjerg	33 %	40
Brønshøj-Husum	31 %	60
Christianshavn	29 %	72
Indre By	26 %	34
Kongens Enghave	34 %	44
Nørrebro	15 %	8
Østerbro	15 %	18
Valby	19 %	26
Vanløse	22 %	36
Vesterbro	7 %	5





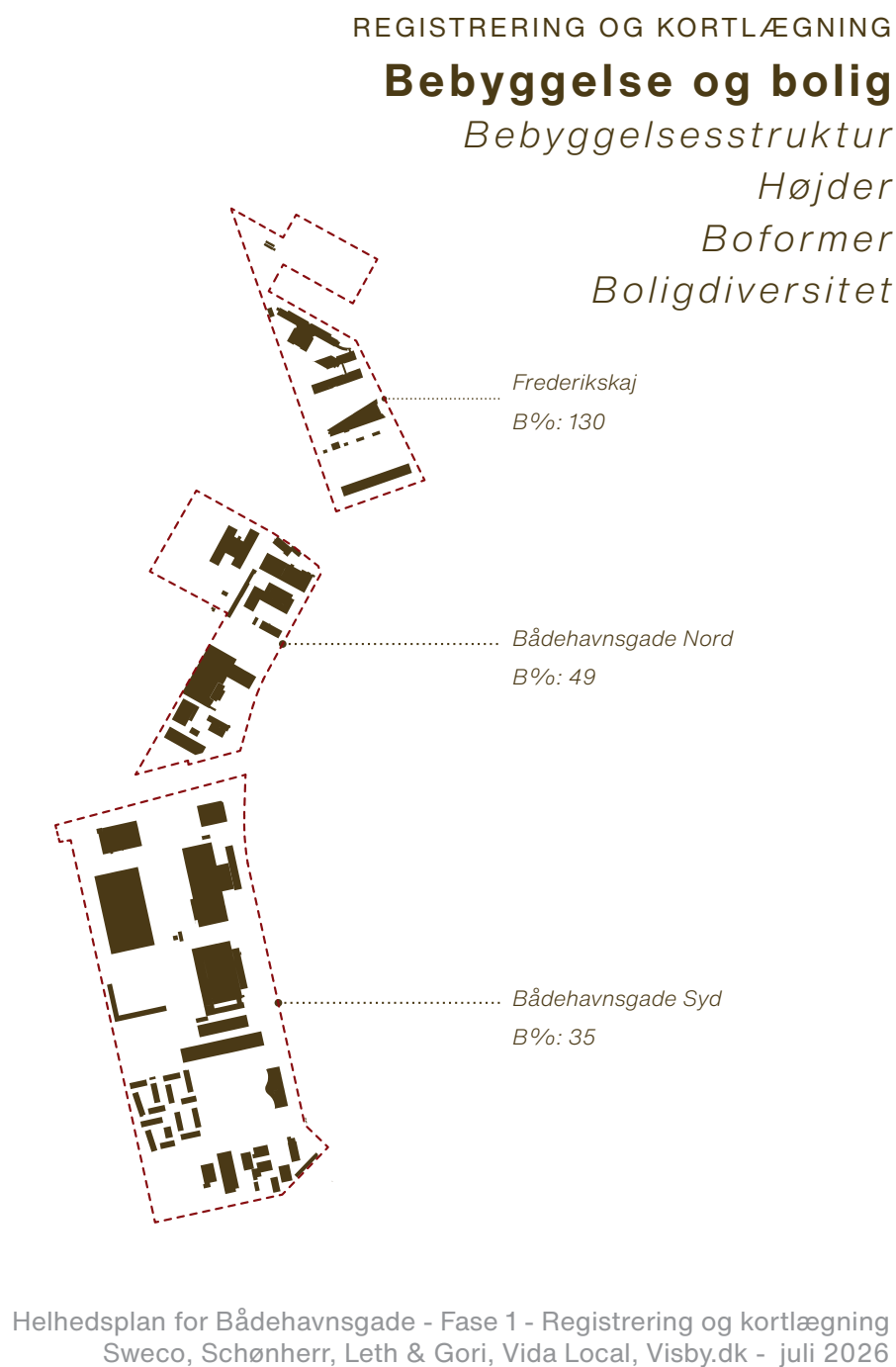
Jordforurening

KK kort

- V1 forurening (mistanke)
- V2 forurening (dokumenteret)
- Virksomheder med miljøtilladelser

bebyggelse og bolig

REGISTRERING OG KORTLÆGNING



Under temaet Bebyggelse og bolig ligger en kortlægning af helhedsplanens område bebyggelsesstrukturer og højder samt boformer og boligdiversitet.

Bebyggelsesstrukturerne og højderne giver et tydeligt billede af "den lave" gamle Sydhavn og "den høje" nye bebyggelse på Holmene. Det viser også en tydelig progression i højden mellem de tre udviklingsområder: en bebyggelsesprocent på 35 % for Bådehavnsvej Syd, 49 % for Bådehavnsvej Nord og 130 % for Frederikskaj. På kortet er desuden indtegnet stationsnærhedszoner.

Den nye byudvikling på Holmene er præget af hhv. åbne og lukkede karrébyggeri, men Sydhavnen generelt er meget sammensat med små kolonihavebyggerier, industri- og erhvervsbygninger i mange størrelser og former, samt de lave karréstrukturer i Det gamle Sydhavn.

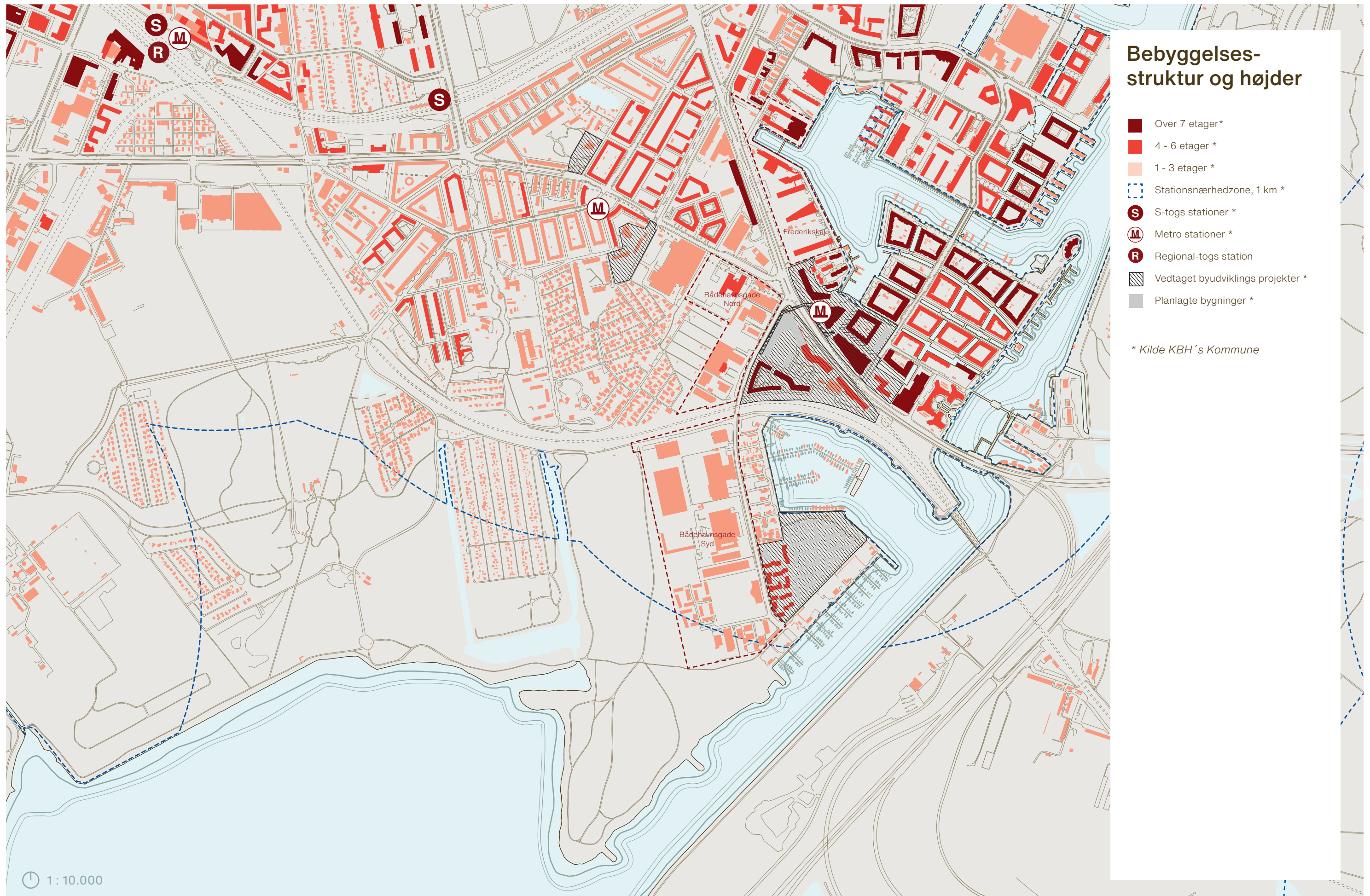
Der er optegnet snit for forskellige kvarterer inden for helhedsplanens område. Snittene viser den store forskel i bygningshøjder, tætheder og størrelsen på underum i kvartererne, og understreger det sammensatte og kontrastfulde.

Sidst er der kortlagt boligtyper i forhold til henholdsvis ejerformer (ejer, leje, andel, alment), som viser store forskelle mellem kvartererne inden for helhedsplanens område, med f.eks. en majoritet af private udlejningsboliger på Holmene og en majoritet af andelsboliger i Det Gamle Sydhavn. Derudover er der kortlagt boligdiversitet, forstået som andre typer boliger (bofællesskaber, kolonihaver af forskellige slags, bosteder, alment m.m.), som kendetegner Sydhavnen i dag.

OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på bebyggelse og bolig er opsummeret nedenfor.

- Det Gamle Sydhavnen er præget af relativ lav bebyggelse på 1-4 etager, som står i stor kontrast til det nye byggeri på Holmene som spænder fra 4-12 etager.
- Det Gamle Sydhavnen består af blandede bygningstypologier som kolonihaver, lave karréer, stokbebyggelser, industribygninger og kontorbyggier fra mange forskellige tidsperioder, mens den nyere byudvikling på Holmene er præget af karréer opført fra 1990'erne og frem.
- Det Gamle Sydhavnen har en høj andel af almene boliger og andelsboliger, samt kolonihaver, husbåde og andre boligformer, hvor Holmene har en høj andel af ejerboliger og private lejeboliger. Det er boligtyper, som tiltrækker forskellige segmenter.

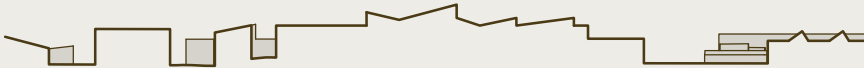


PRINCIPIELLE SNIT FRA DE FORSKELLIGE
BYKVARTER I SYDHAVNEN.

SNITTENE SKAL SES I RELATION TIL BILLEDERNE
PÅ SIDE 43



SYDHAVNSTIPPEN
Naturområde
Bygningshøjde: 0 m.
Etager: 0



BÅDHAVNSGADE SYD
Industi /erhverv
Bygningshøjde: ca. 14 m
Etager: 1-3



STEJLEPLADSEN
Bolig

Bygningshøjde max. 24 m
Etager: max. 6



HAVEFORENINGEN MUSIKBYEN
Kolonihaver
Bygningshøjde: ca. 3,5 m
Etager: 1



BÅDHAVNSGADE NORD
Industi/erhverv
Bygningshøjde: ca. 12 m
Etager: 1-4



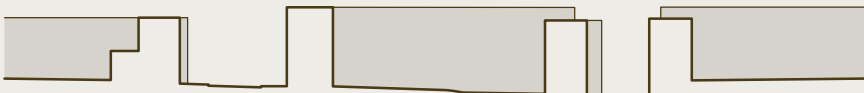
FREDERIKSKAJ
Erhverv
Bygningshøjde ca. 20 m
Etager: 4-6



FISKERHAVNEN
Bolig/erhverv
Bygningshøjde ca. 8 m
Etager: 1-3



DET GAMLE SYDHAVN
Bolig/erhverv
Bygningshøjde ca. 14 m
Etager: 3-5



SLUSEHOLMEN
Bolig/erhverv
Bygningshøjde ca. 24 og enkelte steder mere
Etager: 5-7 (og helt op til 13 etager ved Metropolis Huset)



TIPPEN



BÅDEHAVNSGADE SYD



STEJLEPLADSEN



HAVEFORENINGEN MOZART



BÅDEHAVNSGADE NORD



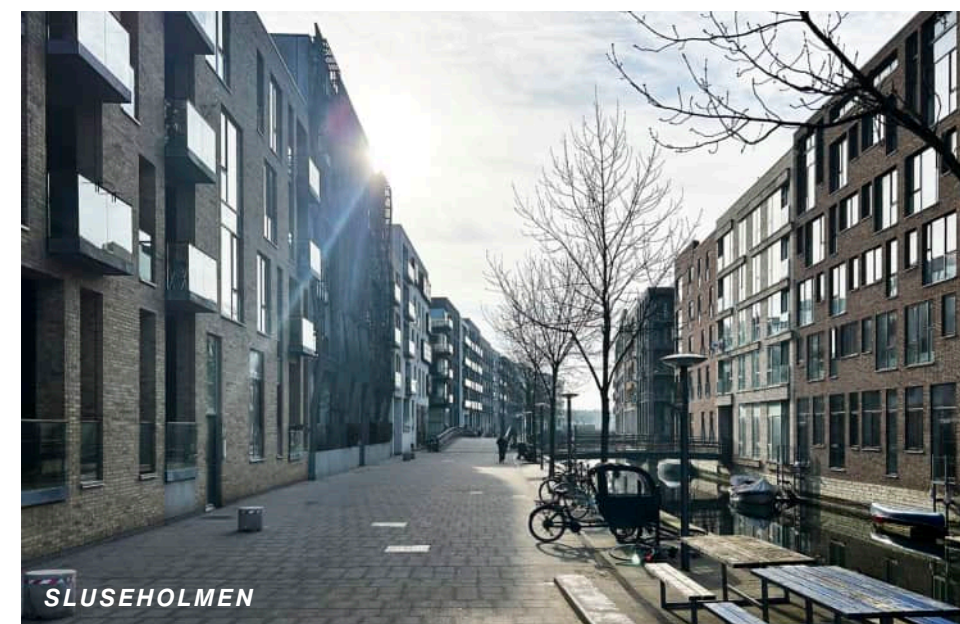
FREDERIKSKAJ



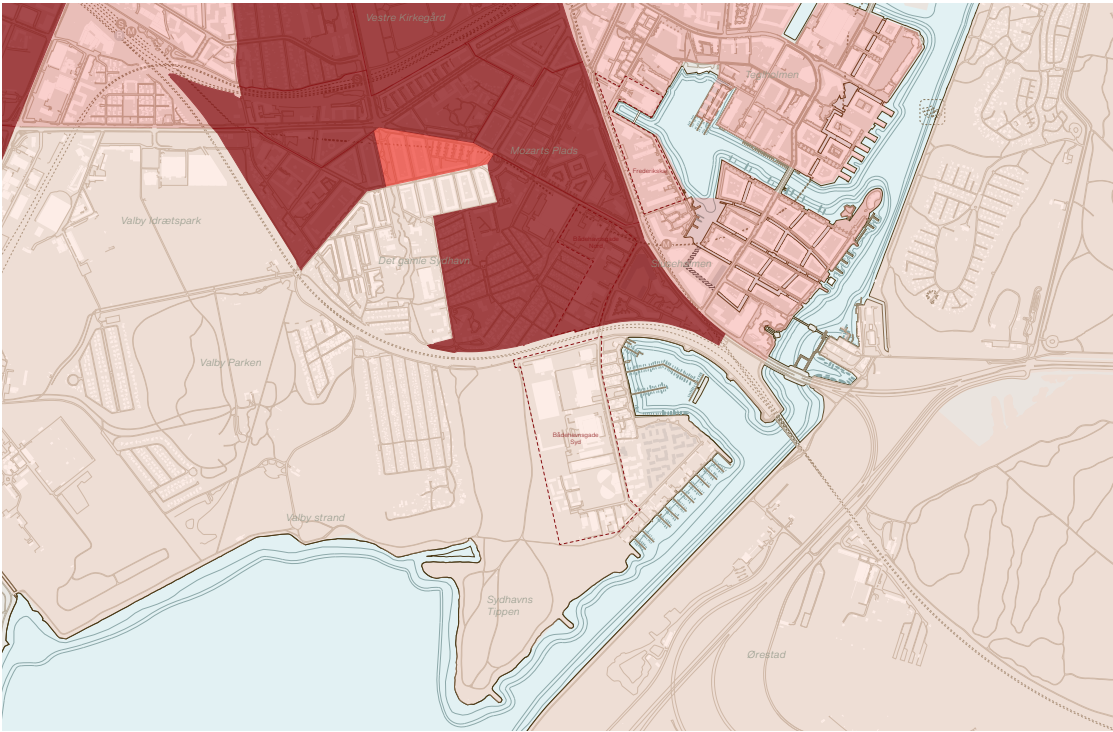
FISKERHAVNEN



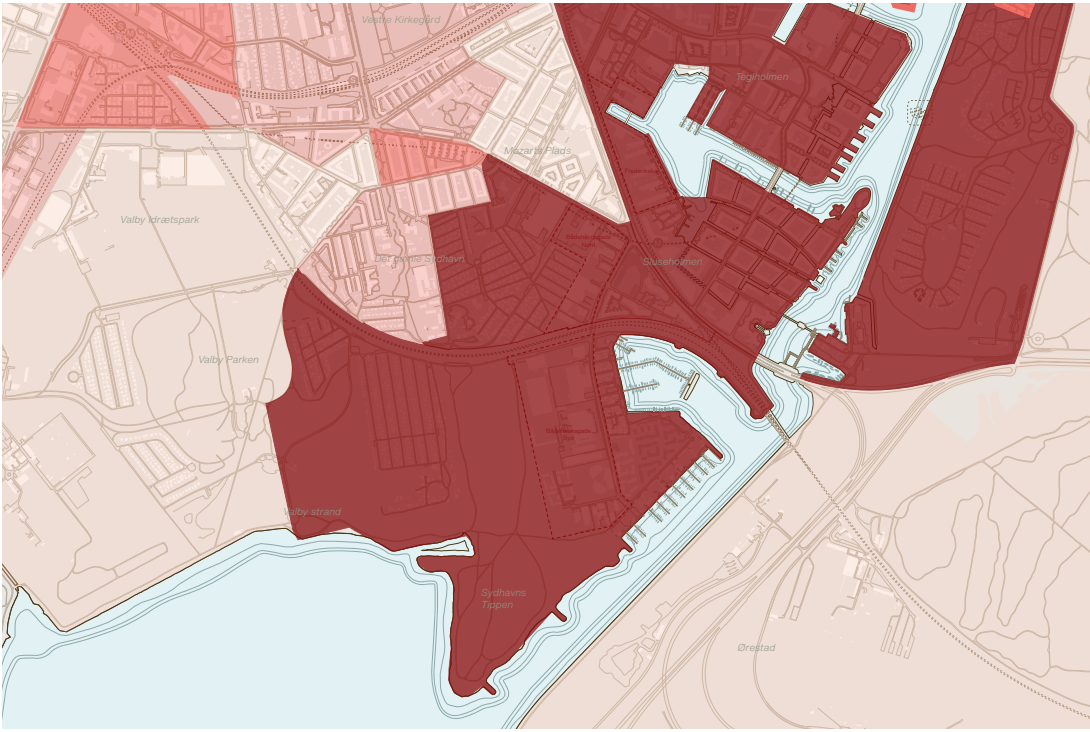
DET GAMLE SYDHAVNEN



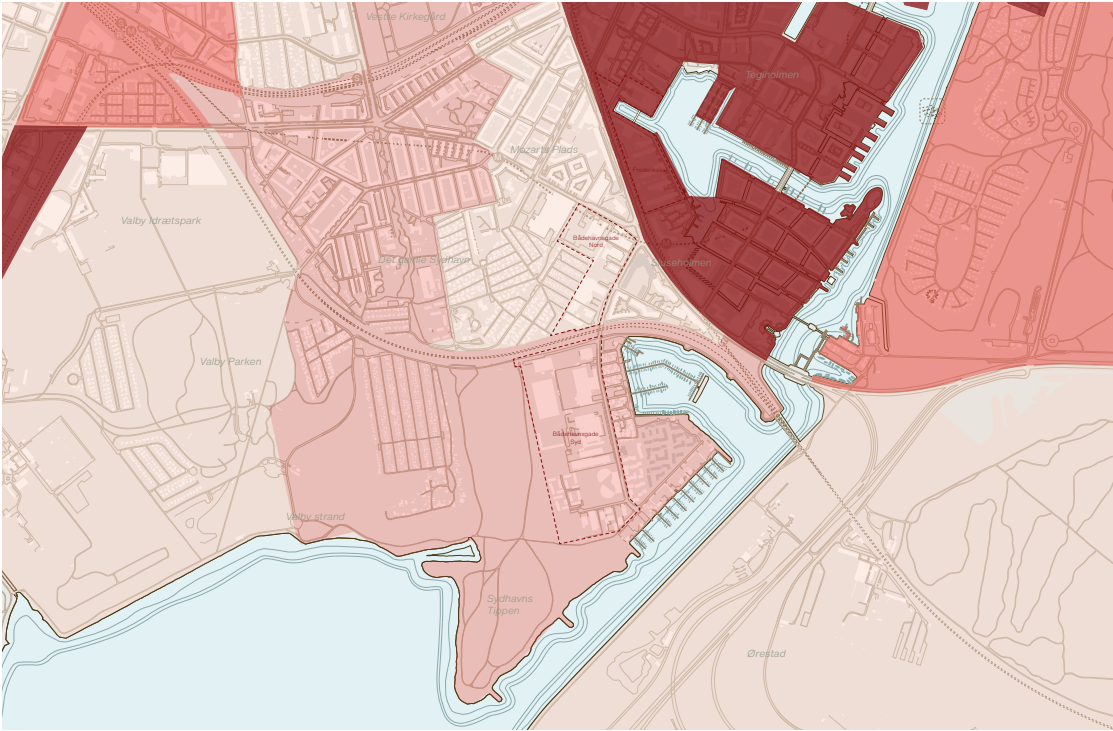
SLUSEHOLMEN



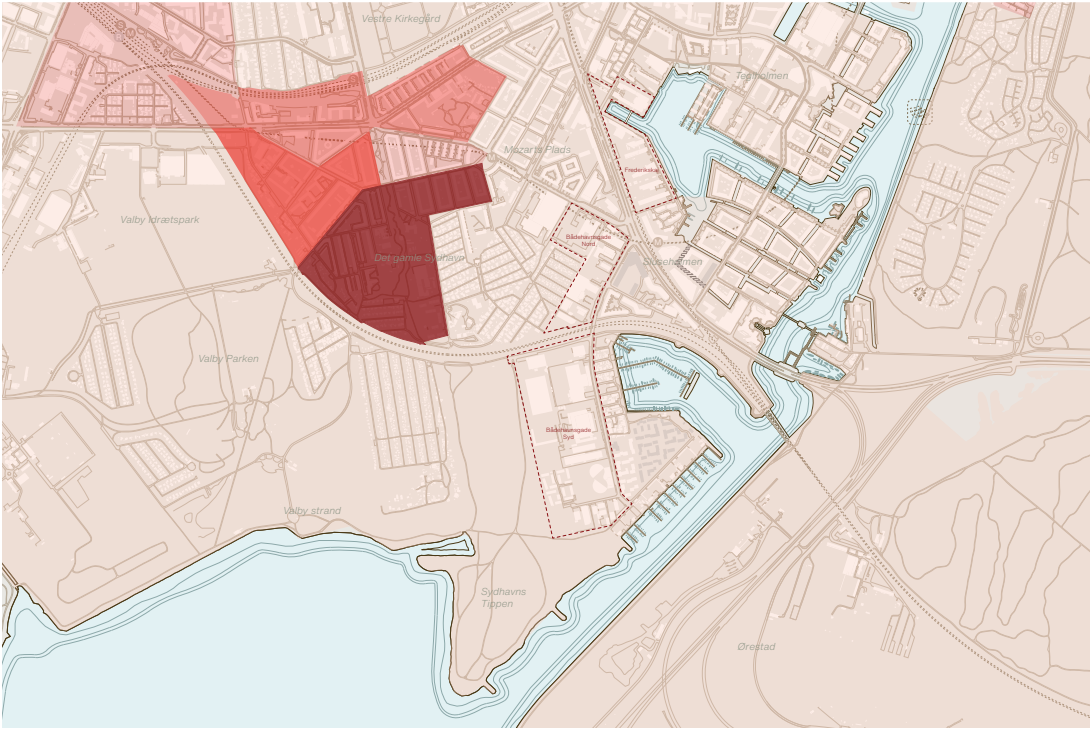
Almene boliger



Ejerboliger



Udlejningsboliger



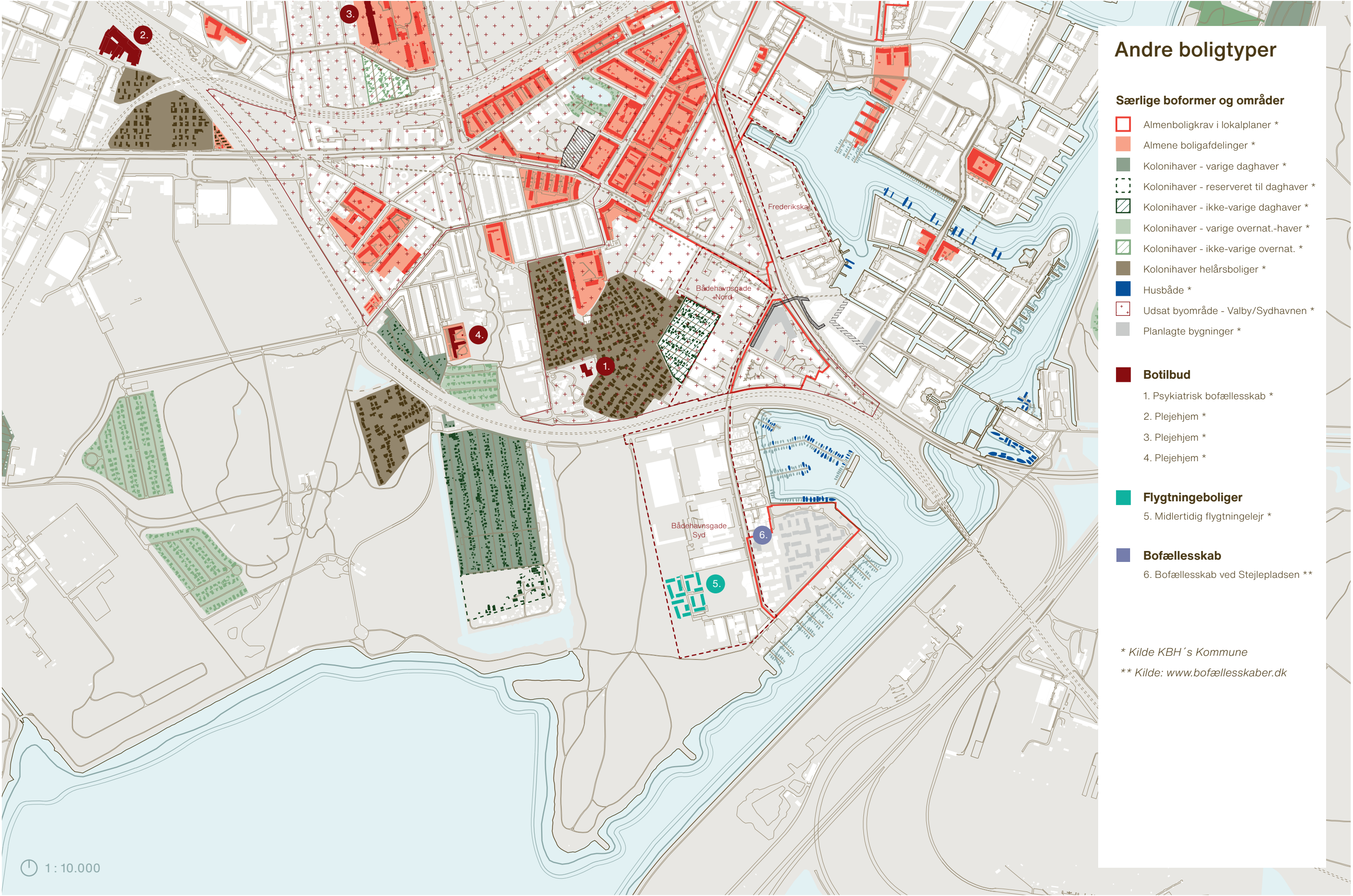
Andelsboliger

Boligtyper

Ejendom

- 0 - 10 %
- 10 - 20 %
- 20 - 30 %
- 30 - 40 %
- Over 40 %

* Kilde KBH's Kommune



Andre boligtyper

Særlige boformer og områder

- Almenboligkrav i lokalplaner *
- Almene boligafdelinger *
- Kolonihaver - varige daghaver *
- Kolonihaver - reserveret til daghaver *
- Kolonihaver - ikke-varige daghaver *
- Kolonihaver - varige overnat.-haver *
- Kolonihaver - ikke-varige overnat. *
- Kolonihaver helårsboliger *
- Husbåde *
- Udsat byområde - Valby/Sydhavn *
- Planlagte bygninger *

Botilbud

1. Psykiatrisk bofællesskab *
2. Plejehjem *
3. Plejehjem *
4. Plejehjem *

Flygtningeboliger

5. Midlertidig flygtningelejr *

Bofællesskab

6. Bofællesskab ved Stejlepladsen **

* Kilde KBH's Kommune

** Kilde: www.bofaellesskaber.dk

trafik og mobilitet

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Trafik og mobilitet

Området omkring Bådehavns­gade

Kortlægningen er udført ved at indsamle tilgængelig data og eksisterende vi­den omkring området, kombineret med besigtigelse af alle stier, veje og kryds.

I det følgende behandles trafik og mobilitet, og der gives et samlet overblik over det nuværende trafikale landskab, hvad angår temaer som kollektiv transport, stier og veje, samt tællinger for forskellige trafikanttyper og opgø­relse over kødannelser. Slutteligt opsummeres hvert emne, med fokus på de væsentligste pointer.

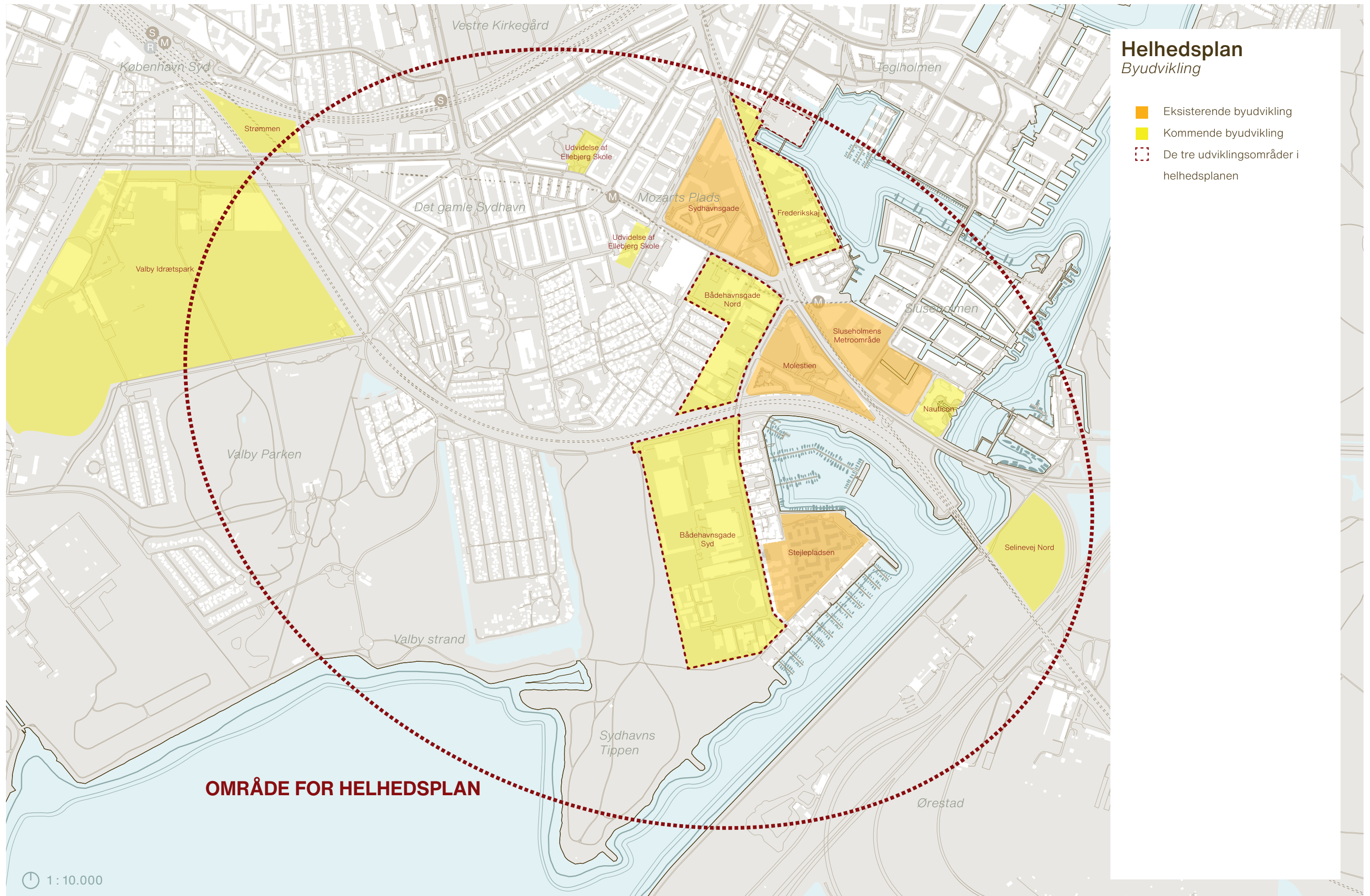
Kortlægningsmaterialet kan dermed benyttes i den videre analytiske bear­bejdning af mulige scenarier for sti- og vejforbindelser samt øvrige tiltag, som kan udpeges, for at muliggøre byudviklingen i helhedsplansområdet.

OPSUMMERING

De væsentligste pointer, med fokus på nuværende barrierer, er opsummeret nedenfor.

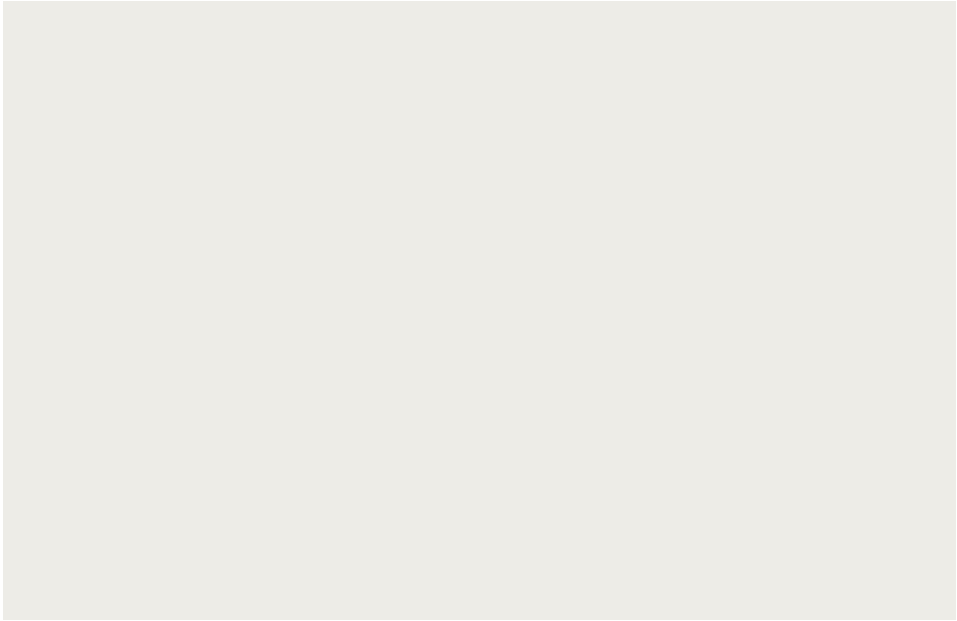
- Bådehavns­gade er i dag en lukket privat vej og vil blive hovedadgangsvej til de nye boliger.
- Udviklingsområderne er præget af barrierer fra blandt andet Sydhavns­gade, Øresundsbanen, industri og kolonihaver.
- Der planlægges nye supercykelstier og grønne forbindelser.
- De primære stier forbindedr udviklingsområderne til Valby Idrætspark og Tippen, hvilket giver adgang til rekreative mål og understøtter fritidsrelate­rede fodgængerstrømme.

- Infrastrukturen for fodgængere i området er i høj grad orienteret mod sta­tioner, detailhandel og lokale funktioner. Desuden udgør Sydhavns­gade og jernbanen væsentlige barriere, der kun kan krydses på få udvalgte lo­kaliteter.
- Udviklingsområderne er stationsnære, men særligt fra Bådehavns­gade Syd er gå-afstanden lang (ca. 1 km).
- Metro (M4) er eksisterende forbindelse til centrum, men barrierer som Øresundsbanen og Sydhavns­gade er fortsat en udfordring.
- Der mangler i dag direkte busbetjening af Bådehavns­gade.
- Der er ikke etableret skolevejsforbindelser mellem Bådehavns­gadekvarte­ret og Enghaveskolen (og ny udskoling).
- Uheldsdata viser, at trafiksikkerheden i området omkring Bådehavns­gade er præget af en række koncentrerede uheldsbelastede lokaliteter, særligt i kryds og langs de større trafikårer.
- Trafikken på det overordnede vejnet omkring Bådehavns­gade er høj og præget af stor trængsel, hvilket bliver forværret i fremtiden, og kan be­grænse mulighederne for løsninger.
- Adgang til og fra Bådehavns­gade er præget af kødannelser for motorkøre­tøjer i det signalreguleret kryds Bådehavns­gade/Sjællandsbroen.

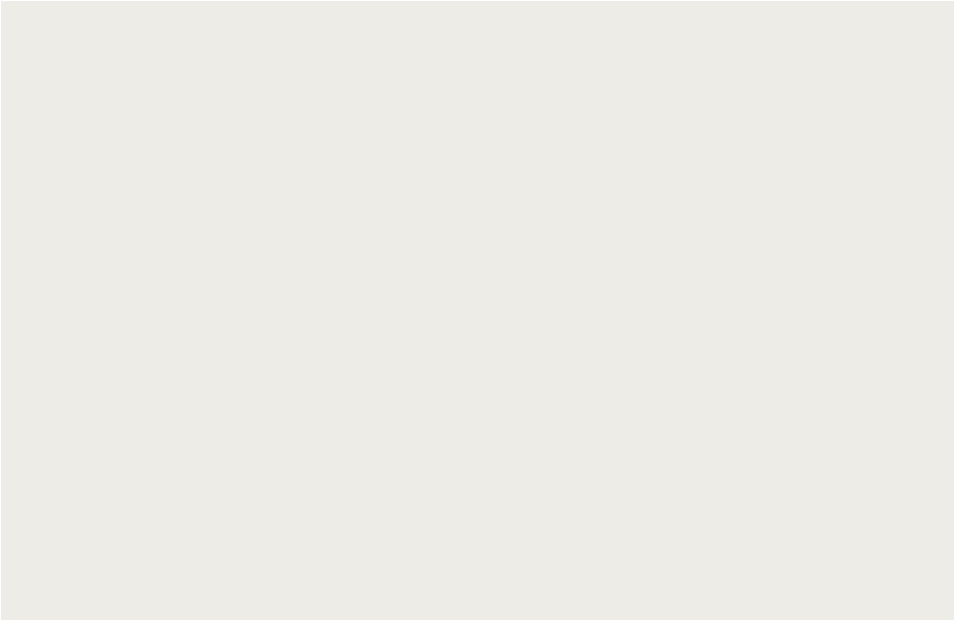




BÅDEHAVNSGADE VED SYDHAVN GENBRUGSCENTER



SCANDIAGADE SET MOD NORD



FRAGTVEJ SET MOD VEST



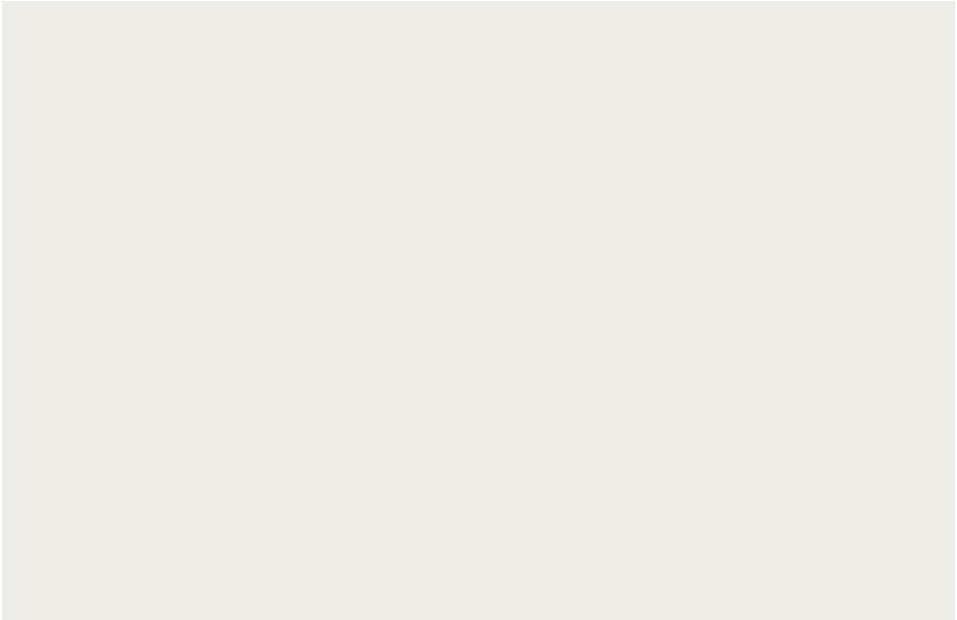
BUSSLUSE VED BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE
SET FRA SCANDIAGADE

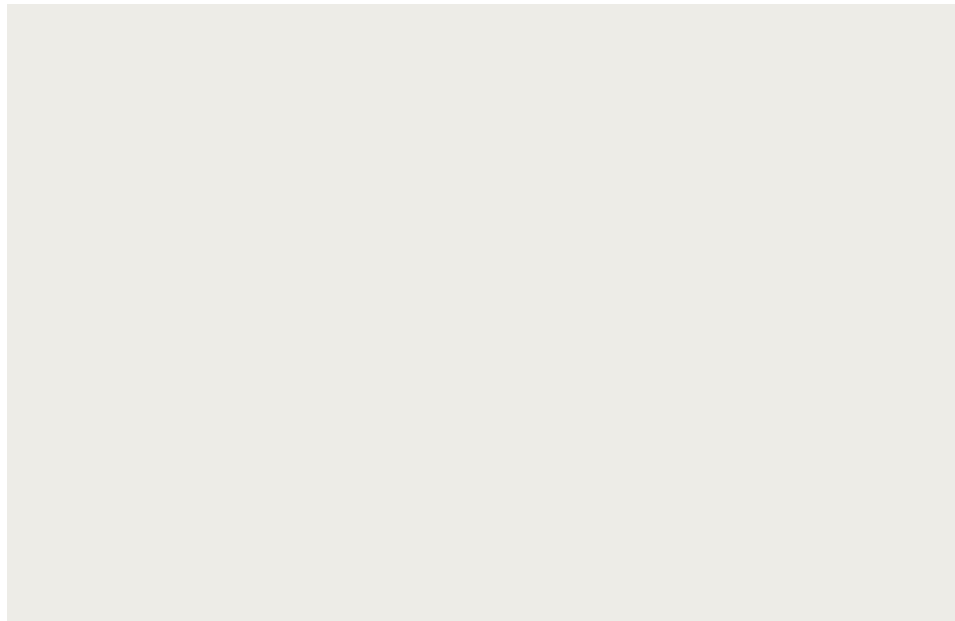


STIBRO OVER JERNBANEN



KRYDSET VED BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE/
SCANDIAGADE





ANKER JØRGENSENS PLADS



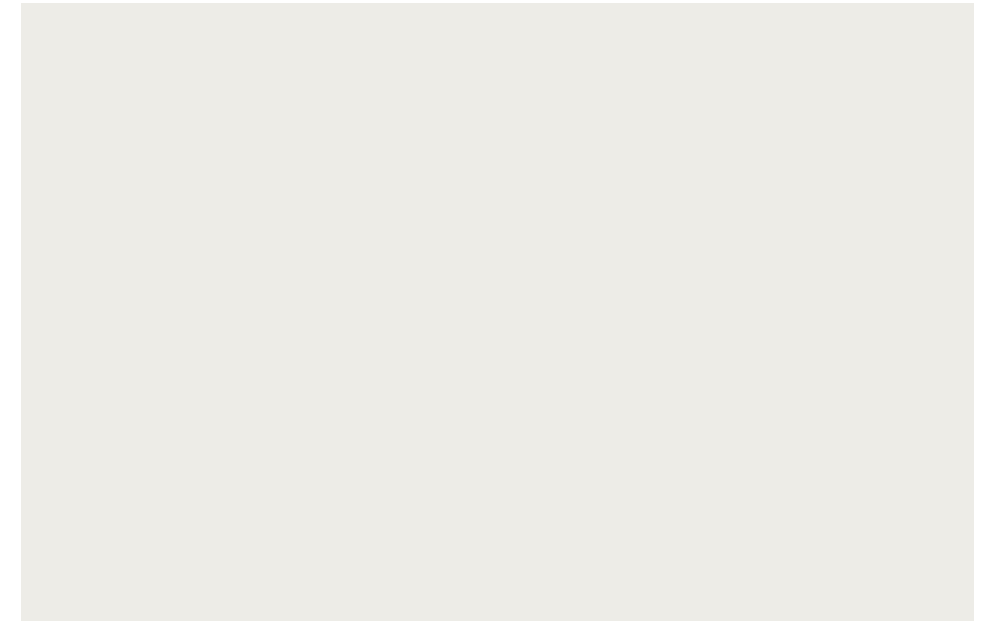
HAMMELSTRUPVEJ SET MOD SYDVEST



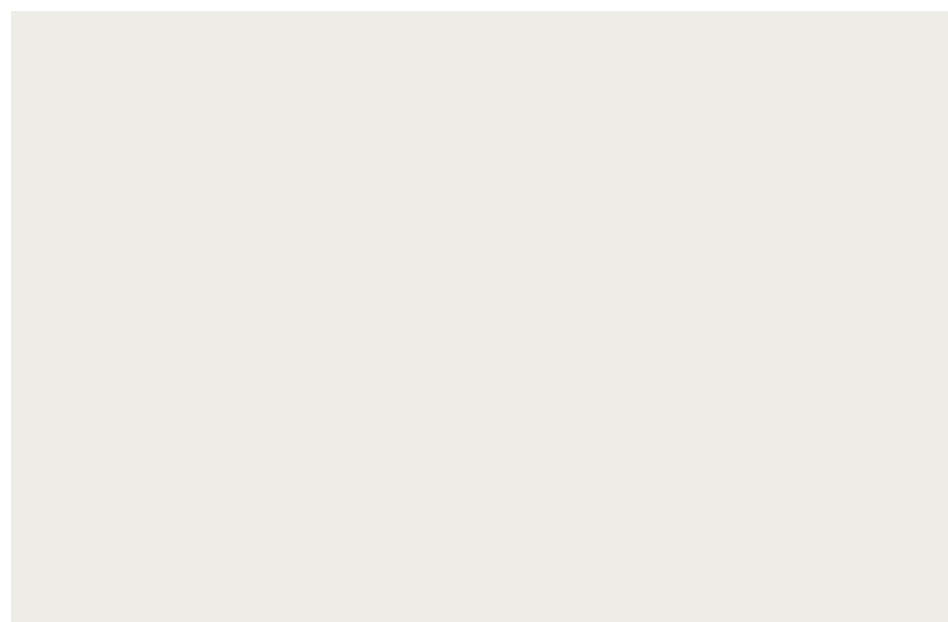
STI PÅ TVÆRS AF KARENS MINDE AKSEN



KRYDSET VED BÅDEHAVNSGADE/MOLESTIEN



CYKELSHUNT MELLEM SYDHAVNSGADE OG
BORGMESTER CHRISTIANSENS GADE



BUSCHVEJ (KOLONIHAVEOMRÅDE)

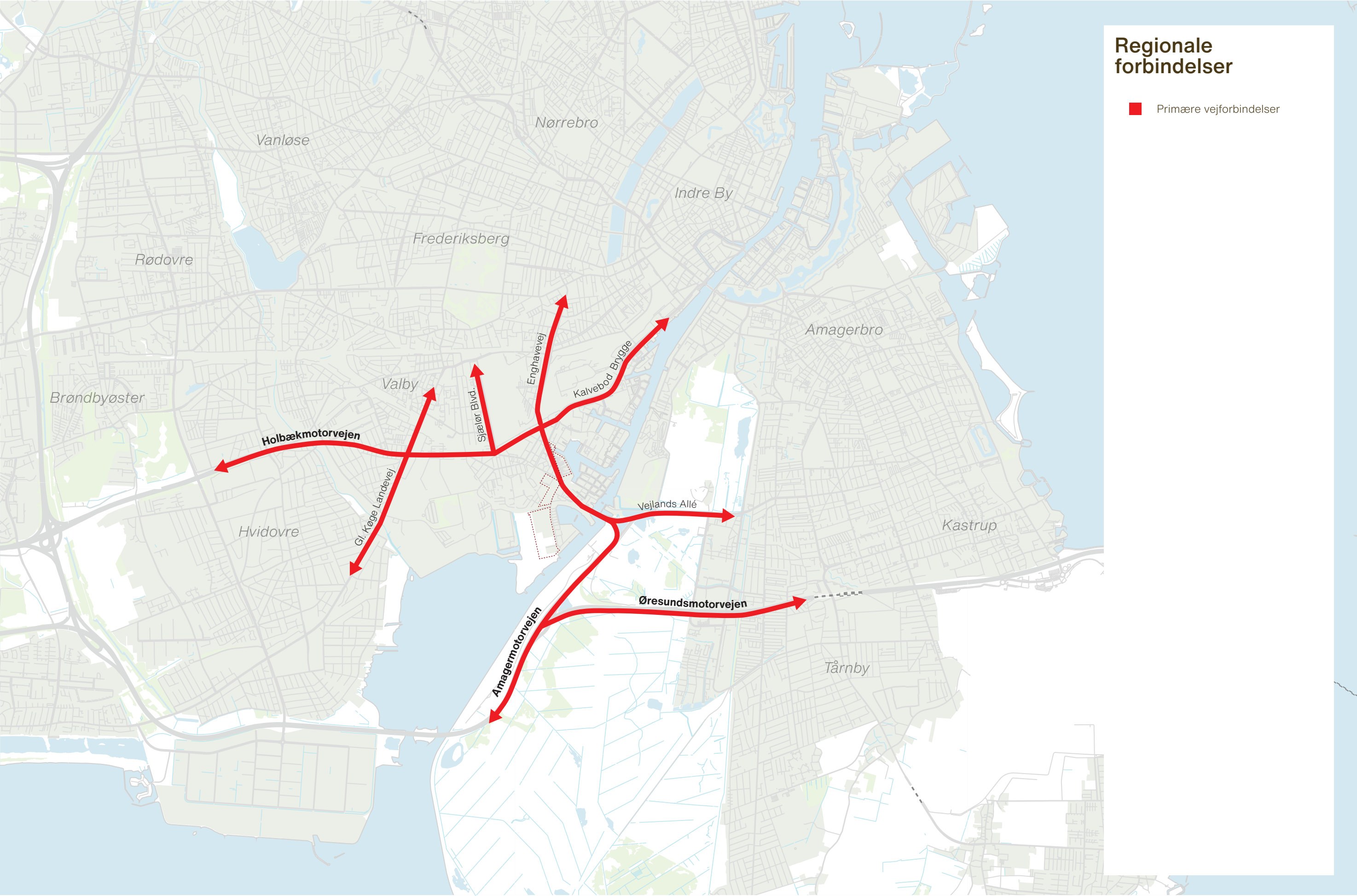
REGISTRERING OG KORTLÆGNING

De regionale forbindelser

Helhedsplanens område er præget af meget biltrafik, idet det er koblet til både lokale fordelingsveje og det overordnede regionale vejnet i Hovedstadsområdet.

Den overordnede regionale tilgængelighed understøttes i høj grad af de store motorvejsforbindelser nær området. Via Kalvebod Brygge er der en forbindelse til det centrale København, hvor vejen samtidig fungerer som bindeled mellem byens indre dele og motorvejsnettet. Holbækmotorvejen udgør den primære vestlige indfaldskorridor til København og har stor betydning for pendlertrafik og godstransport fra det øvrige Sjælland. Mod øst forbindes området via Vejlands Allé til Amager, hvor Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen sikrer adgang til det øvrige hovedstadsområde, Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen til Sverige.

Samlet set betyder denne struktur, at helhedsplanens område har en væsentlig regional betydning for motorkøretøjer. Det fungerer som et knudepunkt mellem centrale byområder og de overordnede transportkorridorer, hvilket giver høj tilgængelighed, men også medfører betydelige trafikmængder og et pres på kapaciteten i de tilstødende vejforbindelser. Tilføjes yderligere biltrafik fra udviklingsområderne, skal håndteringen af kapaciteten på det overordnede vejnet tænkes ind – også i en større regional skala.



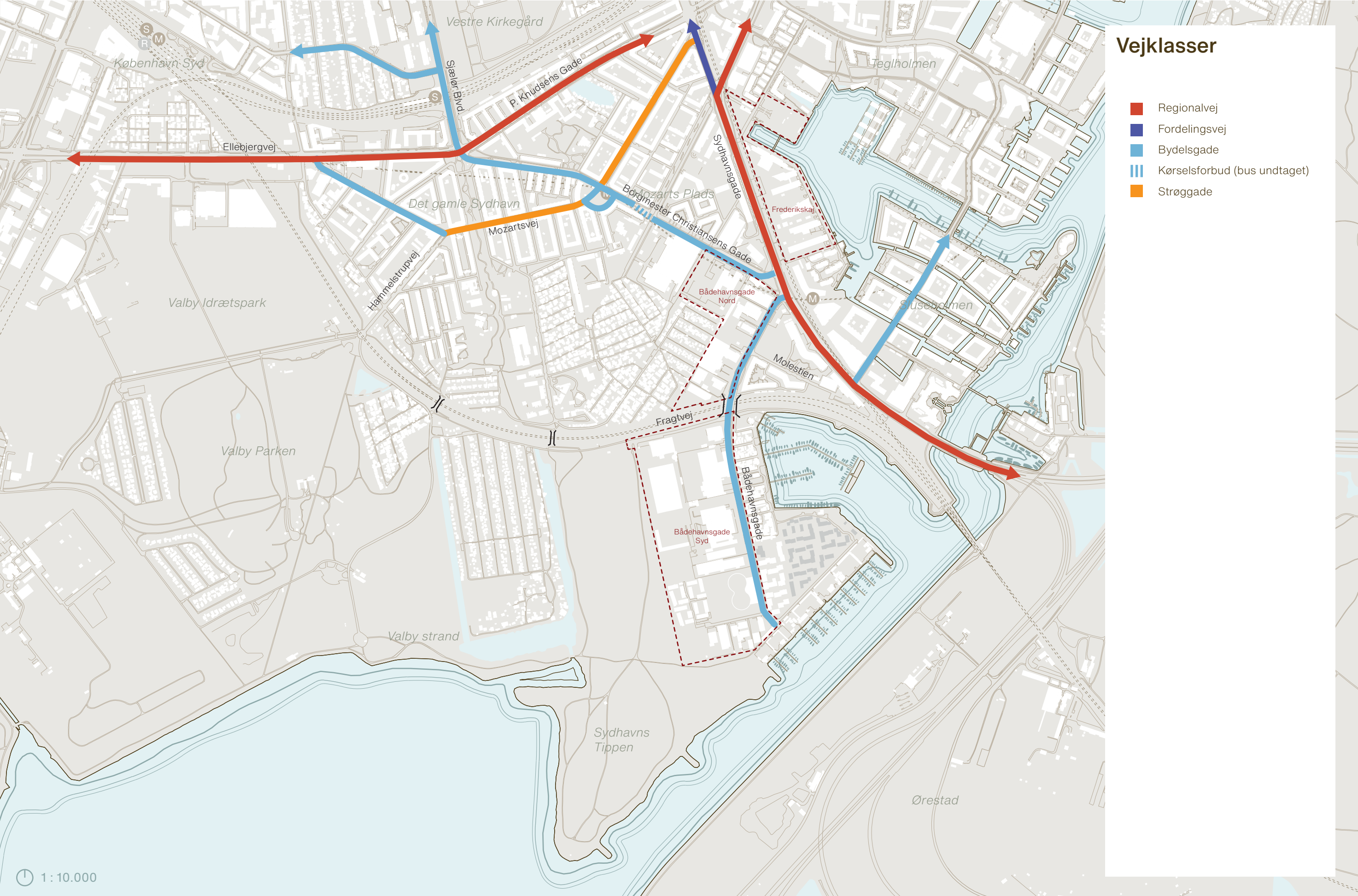
Overordnet vejnet

Bådehavns-gade er i dag en lukket privat fællesvej. Uden etablering af en alternativ forbindelsesvej (f.eks. via Fragtvej) vil vejen være eneste trafikale åre til de mange nye boliger samt de borgere, der i dag bebor området. Derudover er vejen præget af mange overkørsler og parkering langs vej.

Bådehavns-gade møder Sydhavns-gade og er særligt udfordret trafikalt med afvikling af biltrafik. Der er to blinde stikveje, nemlig Fragtvej samt Molestien, som begge forbinder til Bådehavns-gade i signalregulerede kryds.

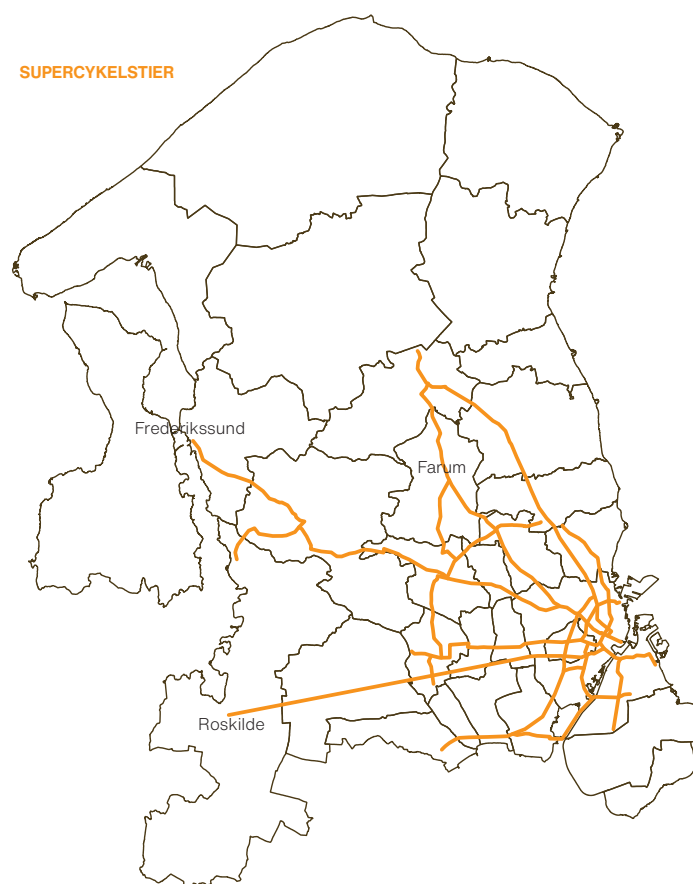
Gammel Sydhavn-området er omkranset af kolonihaver mod syd samt industri mod øst og to svært trafikerede veje i form af Ellebjergvej/P. Knudsens Gade mod nord og Sydhavns-gade mod nordøst. Gammel Sydhavn har fået væsentligt mindre trafik, efter der blev spærret for gennemkørsel ved Borgmester Christiansens Gade i 2020. Området er desuden omkranset af Valbyparken og Tippen, som giver beboerne adgang til naturområder.

Øresundsbanen skærer gennem den sydlige og nordlige del af Bådehavns-gade. Der er etableret to cykel- og gangbroer som tillader lette trafikanter at krydse jernbanen. Derudover kan biltrafik, cyklende og gående krydse jernbanen via Hammelstrupvej og Bådehavns-gade.



REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Cykelforbindelser

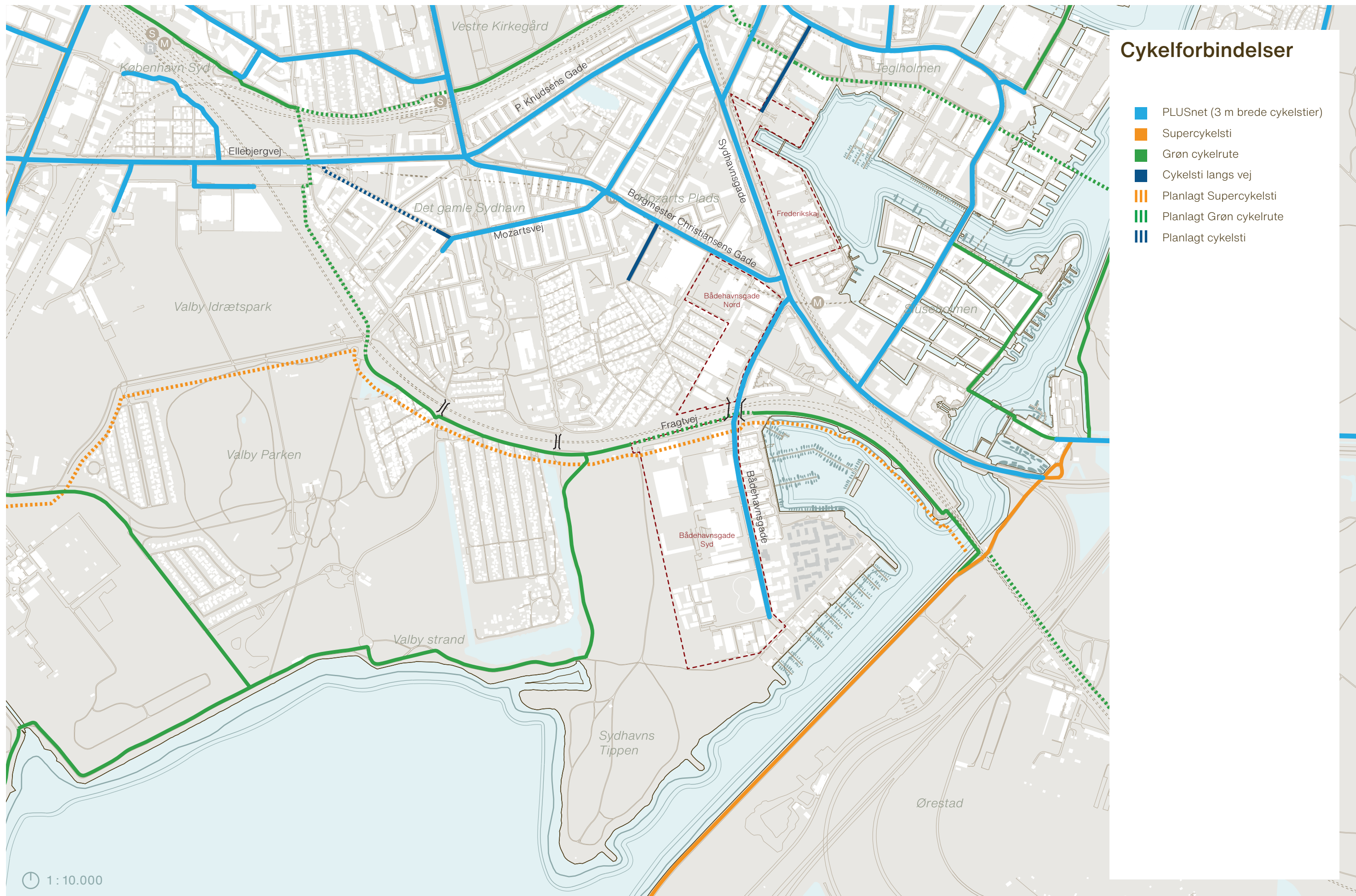


Der er planlagt sideløbende supercykelsti og grøn sti fra Bådehavnsgade mod vest, som forgrener sig med supercykelstien (Ring 2-ruten) vest forbi Valby-parken, mens den grønne sti (Lufthavnsruten) løber mod nordvest via grusstien parallelt med Spontinisvej.

Dele af området for helhedsplanen er dækket af PLUSnettet, som er cykelstier med en bredde på 3 meter.

Der er i dag en cykelforbindelse mellem Bådehavnsgade og Ellebjergvej via Fragtvej. Langs Tudsemindevej er der ikke cykelstier, det er dog muligt at cykle af en fællessti mellem Fragtvej og Tudsemindevej.

De to mindre stibroer over Øresundsbanen er relativt smalle, men har rampeforhold som muliggør cykling, men med skarpe sving. Stibroerne nedrives og genneopbygges, i forbindelse med udvidelse af Øresundsbanen med to ekstra spor. I projektet udvides Øresundsbanen, men holder sig inden for banens areal. Der vil dog blive anlagt jordankre under eksisterende sti, samt anlagt støjvold i skellet.



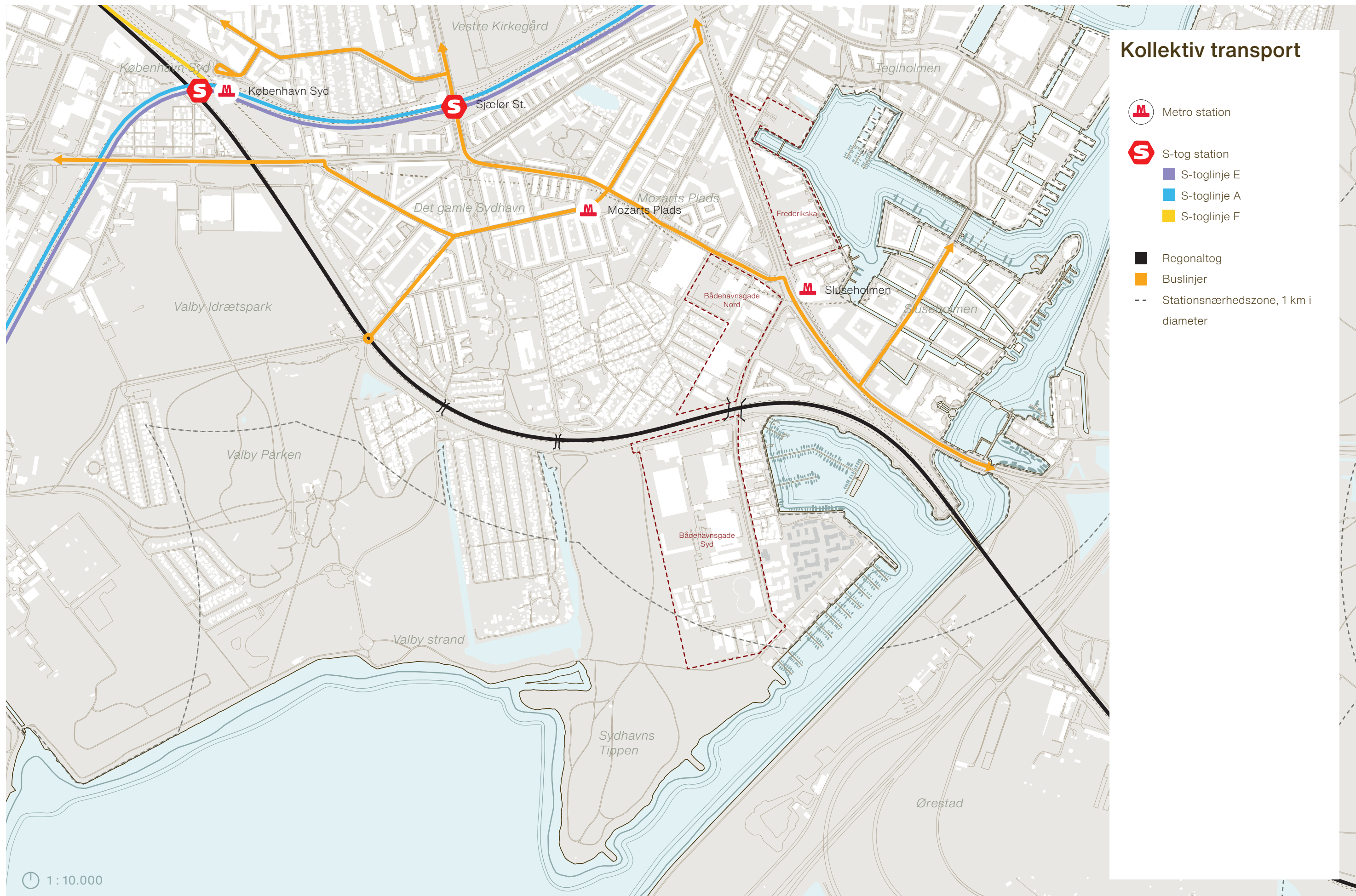
Kollektiv transport

Der er højklasset tilbud af kollektiv trafik i helhedsplanens område, hvad angår bus, tog og metro. Centrale knudepunkter er M4 metrostationen ved Mozarts Plads og Sluseholmen, samt S-togstationen ved Sjælør Station. Nordvest for udviklingsområderne er det nye knudepunkt København Syd, med adgang til S-tog, metro og regional- og fjern tog.

Udviklingsområderne er alle stationsnære, da de ligger indenfor en radius af 1 km i fugleflugt fra metrostationerne. Den sydligste del af Bådehavnsgade Syd har længst gangafstand til metroen (ca. 0,5-1 km).

Sydhavnsgade udgør desuden en væsentlig barriere for krydsende fodgængere og cyklister ml. Bådehavnsgade og Metrostationen, og forbindelsen forringes af store kryds. Selvom M4 forbedrer tilgængeligheden, er gangafstand med til at forringe tilbuddet af kollektiv transport til de kommende udviklingsområder. Lokalplanen for Molestien rummer bl.a. en arealreservation for en kommende stiforbindelse over Sjællandsbroen.

Der er ikke busdækning af Bådehavnsgade i dag, og der er ikke besluttet busdrift til Bådehavnsgade Syd. Grundet de mange private indkørsler langs Bådehavnsgade er det svært at etablere et busstopsted i den sydgående retning. Derudover mangler der også en vendeplads til bussen.



Kollektiv transport

- Metro station
- S-tog station
- S-toglinje E
- S-toglinje A
- S-toglinje F
- Regonaltog
- Buslinjer
- Stationsnærhedszone, 1 km i diameter

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

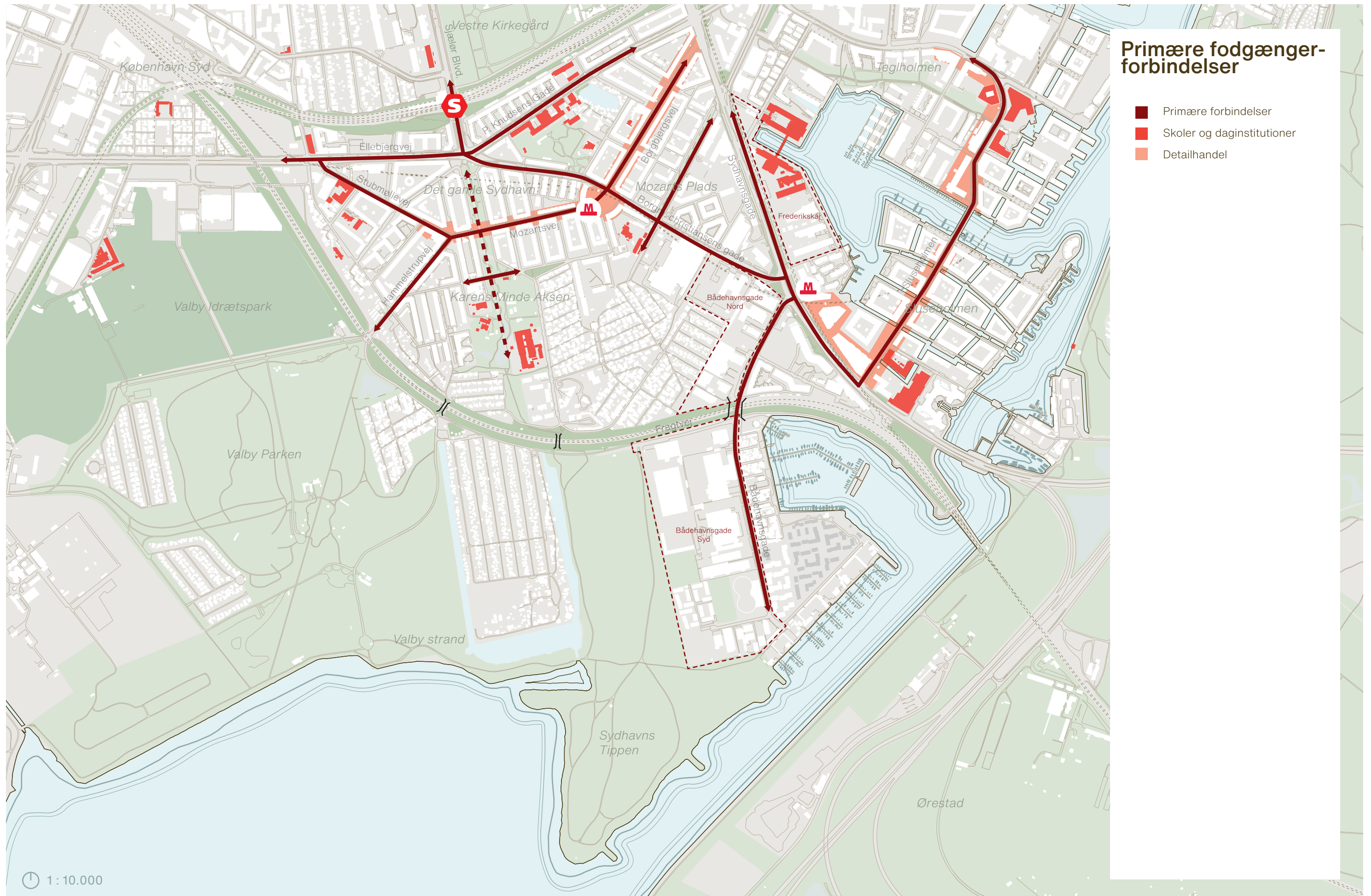
Primære forbindelser for fodgængere

Helhedsplanens område er kendetegnet ved at de primære fodgængerforbindelser, overvejende orienterer sig mod de nærmeste stationer, lokale byfunktioner og ikke mindst de store rekreative områder. Særligt fodgængerforbindelser langs Bådehavnsgade og Borgmester Christiansens Gade, spiller en central rolle, idet de skaber adgang mellem boligområderne de stationsnære knudepunkter ved både tog- og metrostationerne i området. Forbindelserne er understøttet med fortove langs de større veje.

Mod vest forbinder de primære stier området til Valby Idrætspark og de større grønne områder, hvilket giver adgang til rekreative mål og understøtter fritidsrelaterede fodgængerstrømme. Samtidig danner de sydgående forbindelser fra Bådehavnsgade adgang til havneområdet og Sydhavns Tippen, hvor fodgængerinfrastrukturen i mindre grad er udbygget, men hvor der er potentiale for at styrke tilgængeligheden i takt med byudviklingen.

Fra Bådehavnsgade løber de vigtigste fodgængerforbindelser mod nord og nordøst, hvor der er direkte koblinger til både den eksisterende bystruktur og de nyere udviklingsområder. Ligeledes er haveforeningerne nord for Øresundsbanen i dag mulige at passere som fodgængere, selvom de ikke er indtegnet. Stibroerne på tværs af Øresundsbanen er også en vigtig forbindelse for fodgængere, som skal styrkes i fremtiden.

Samlet set viser strukturen, at fodgængertrafikken i området i høj grad er orienteret mod stationer, detailhandel og lokale funktioner. Dette understreger vigtigheden i at fastholde og styrke de eksisterende hovedforløb samt at forbedre sammenhængen på tværs af barrierer, heriblandt med særligt fokus på Sydhavnsgade og Øresundsbanen.



Primære fodgængerforbindelser

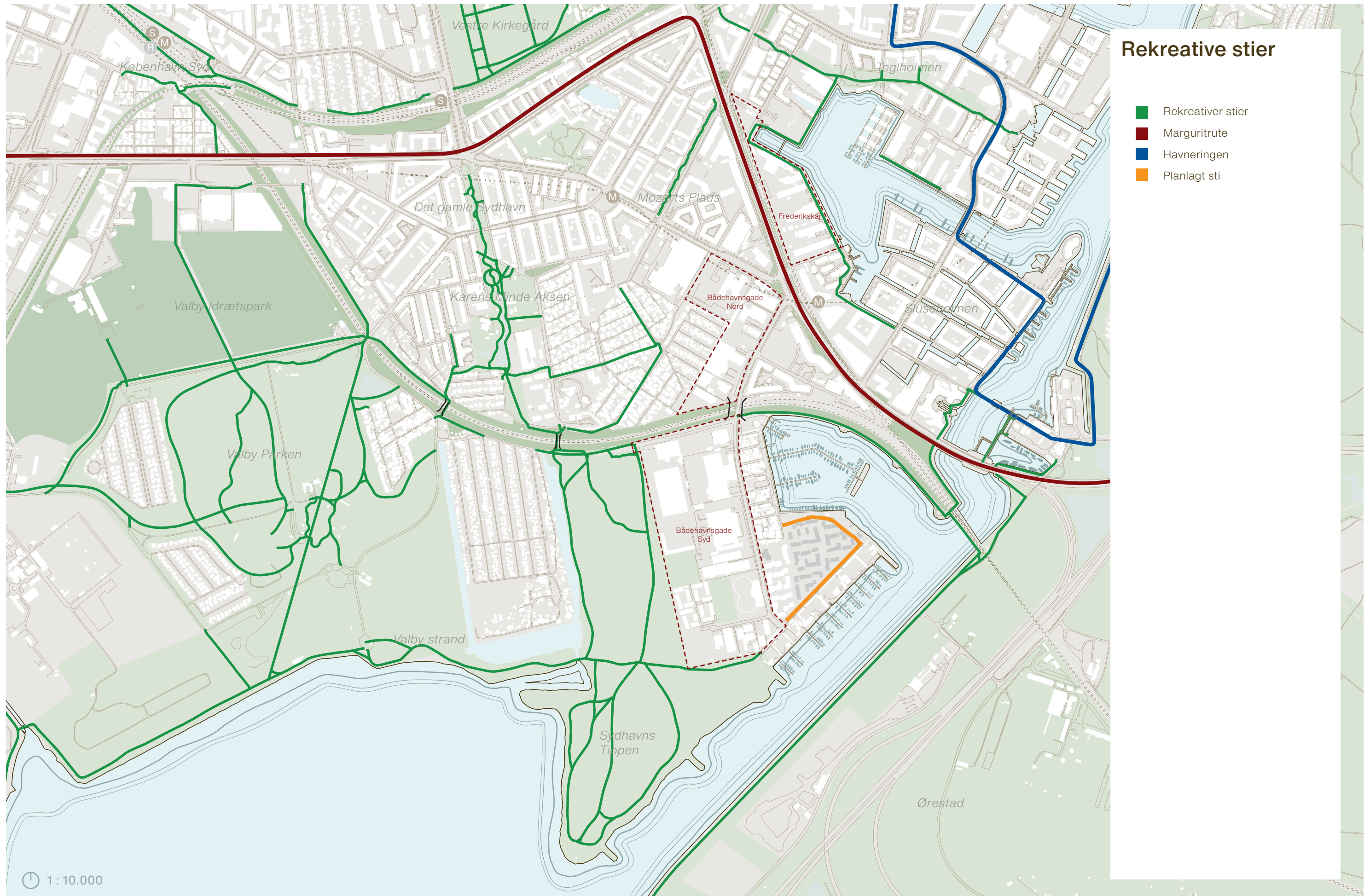
- Primære forbindelser
- Skoler og daginstitutioner
- Detailhandel

Rekreative stier

I helhedsplanens område er adskillige rekreative stier, som vises samlet på kort.

Ved de rekreative områder, Tippen samt Valbyparken, er der flere brede grusstier, samt mange mindre stier. Der er ligeledes udpeget rekreative stier i området omkring Karens Minde, og langs Sjællandsbroen, hvor der i fremtiden vil være en Supercykelsti.

Det ses, at de eksisterende broer har en væsentlig funktion af at forbinde Gammel Sydhavn med de rekreative områder.



Rekreative stier

- Rekreativer stier
- Marguritrute
- Havneringen
- Planlagt sti

REGISTRERING OG KORTLÆGNING

Skolevejsforbindelser

Bådehavns-gade Syd mangler en mere direkte forbindelse til Enghave Skole samt den kommende udskolingsafdeling ved Scandiasgade.

På nuværende tidspunkt er dette den eneste forbindelse langs Bådehavns-gade, og med krydsning via Sydhavns-gade til Borgmester Christiansens Gade, er det ikke alene en stor omvej, men også en forsinkelse grundet Sydhavns-gades trafikmængder. Det gør, at der mangler en forbindelse, som er mere direkte og mere tryk.

På kortet ses nuværende forbindelse og de forbindelser som der på nuværende tidspunkt er peget på.



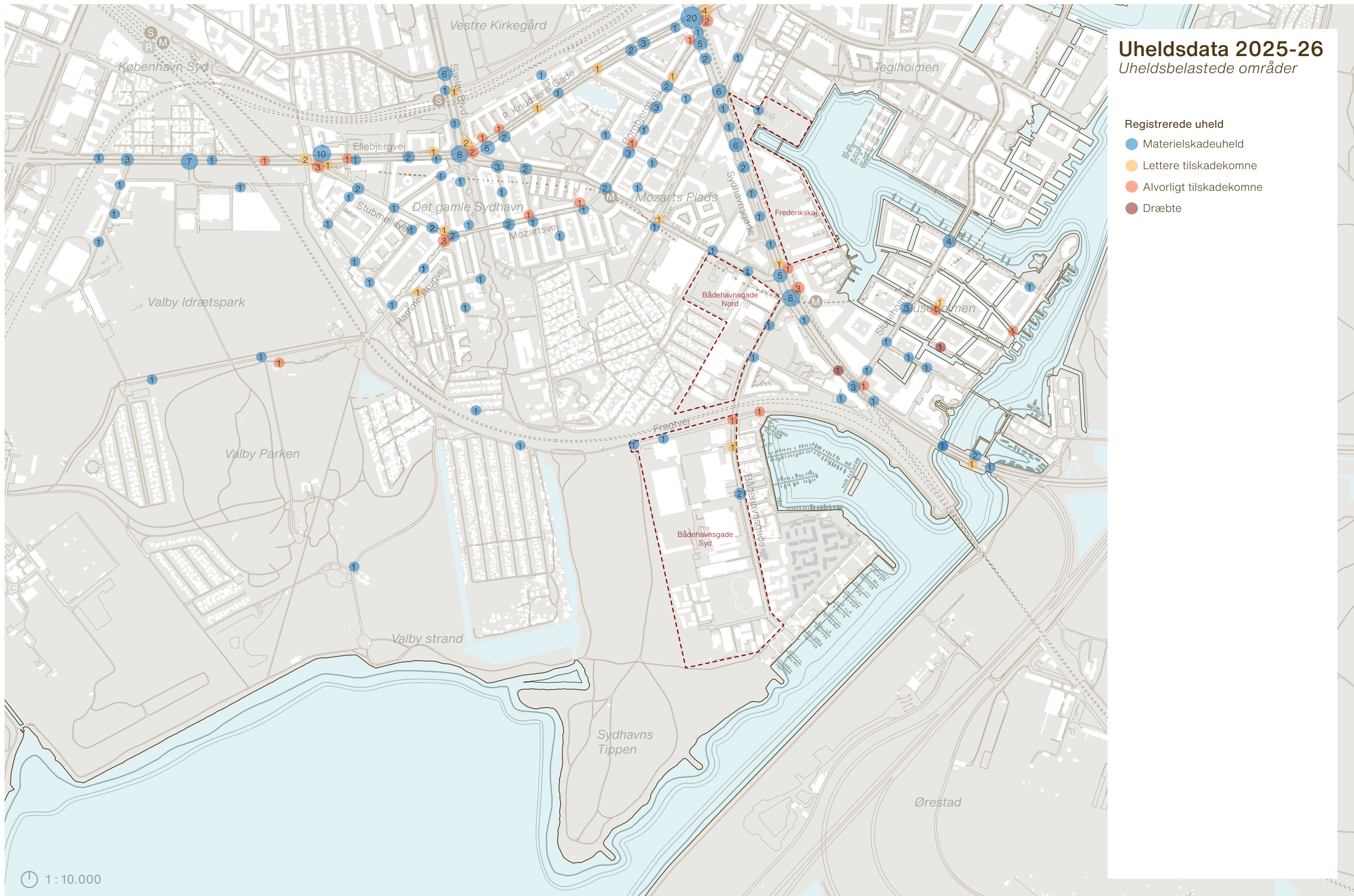
Trafiksikkerhed

Uheldsdata for perioden 2021–2025 viser, at trafiksikkerheden i helhedsplanens område er præget af en række koncentrerede uheldsbelastede lokaliteter, særligt i kryds og langs de større trafikårer.

De hyppigste registreringer ses ved de overordnede vejforbindelser, herunder Ellebjergvej/P. Knudsens Gade. Disse lokaliteter fungerer som væsentlige knudepunkter med høj trafikintensitet og komplekse bevægelsesmønstre mellem forskellige trafikanter, hvilket øger risikoen for konflikter.

Omkring overgangene på Sydhavnsgade mod de nyere byområder og havnefronten, ses en række uheldsbelastede punkter. Her ses markante koncentrationer, blandt andet i krydset Sydhavnsgade/ Bådehavnsgade, hvor der er registreret 18 uheld. Dette indikerer, at samspillet mellem gennemkørende trafik, lokale forbindelser og bløde trafikanter udgør en væsentlig udfordring for trafiksikkerheden. Dette er yderligere et argument for at vurdere potentialet for ændring af dette kryds eller undersøgelse af alternative ruter.

Langs de sydlige forbindelser og i de mere perifere erhvervsområder er uheldsfrekvensen generelt lavere, hvilket hænger sammen med lavere trafikintensitet og færre krydsningspunkter. Omvendt kan disse områder opleves som mindre trygge for fodgængere, da infrastrukturen ofte er præget af større vejprofiler, færre bymæssige funktioner og mindre ophold.



Uheldsdata 2025-26

Uheldsbelastede områder

Registrerede uheld

- Materielskadeuheld
- Lettere tilskadekomne
- Alvorligt tilskadekomne
- Dræbte

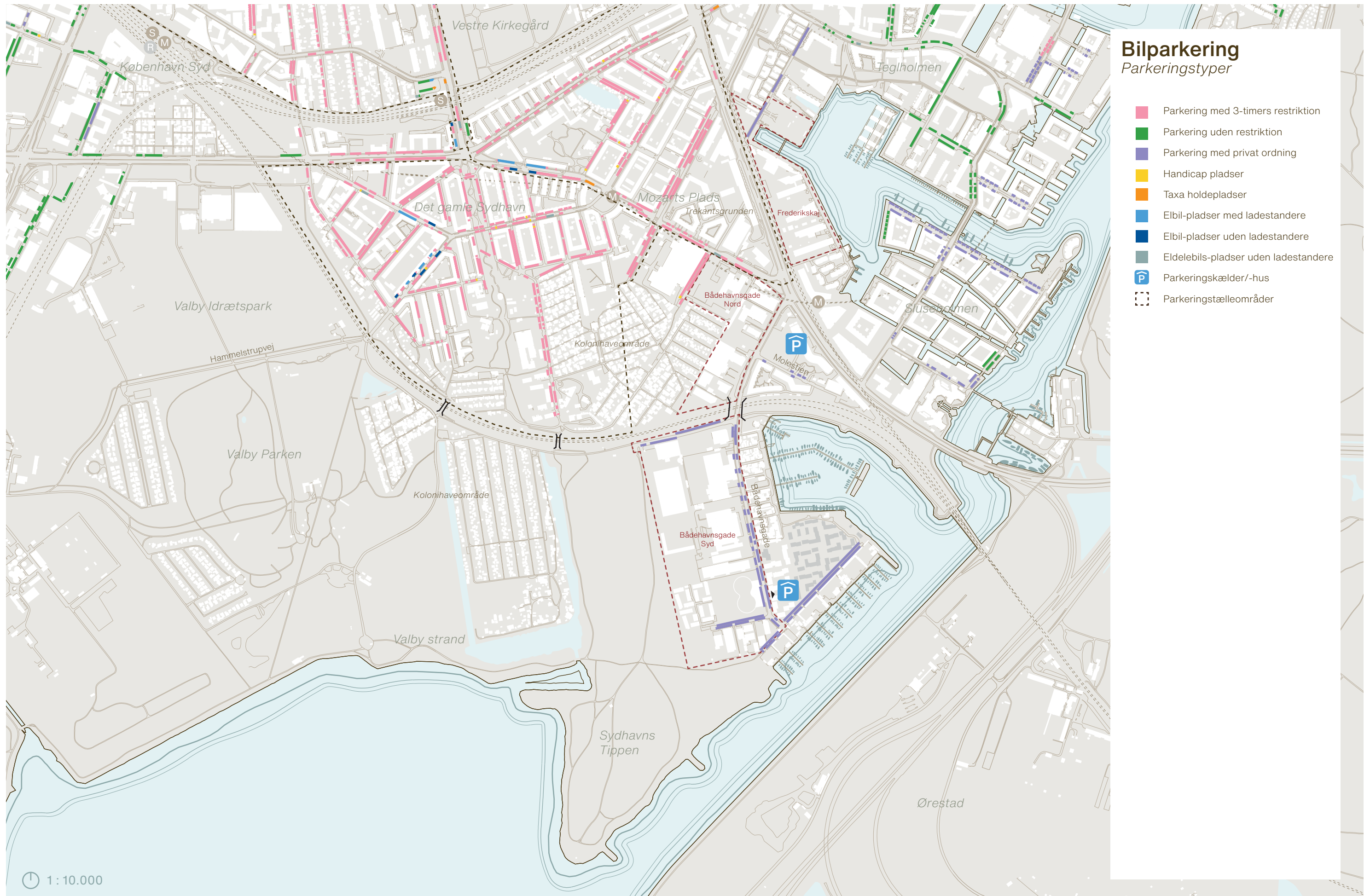
Bilparkering

De registrerede parkeringspladser er opgjort på kortet. Det er dog ikke alle parkeringspladser som er kortlagt, herunder parkeringspladser i Valby Idræts-park, Valbyparken og kolonihaveområderne.

Samlet set er der ledig parkeringskapacitet i Gammel Sydhavn midt på dagen, hvor kapaciteten er målt til 72-73 % for områderne omkring Borgmester Chri-stiansens Gade ved den seneste registrering fra marts 2025 kl. 12. Derimod bliver den eksisterende parkeringskapacitet udnyttet om aftenen og natten, hvor belægningen var ml. 98-100 % kl. 22.

Det er muligt at søge om licens til pladserne, som ellers har 3 timers restriktion for øvrige parkanter. I de nybyggede områder (trekantsgrunden og området omkring Molestien) er der privat parkering, og der er ikke muligt at tilkøbe licens i området.

Stejlepladsens parkeringsnorm baseres på maksimalt tilladte parkeringsplad-ser, som angivet i lokalplan 600. Parkering etableres hovedsageligt i konstruk-tion, og her tillades at 40% af parkeringsdækningen kan placeres andetsteds i kvarteret i en maksimal gangafstand på 400m fra lokalplanområdet.

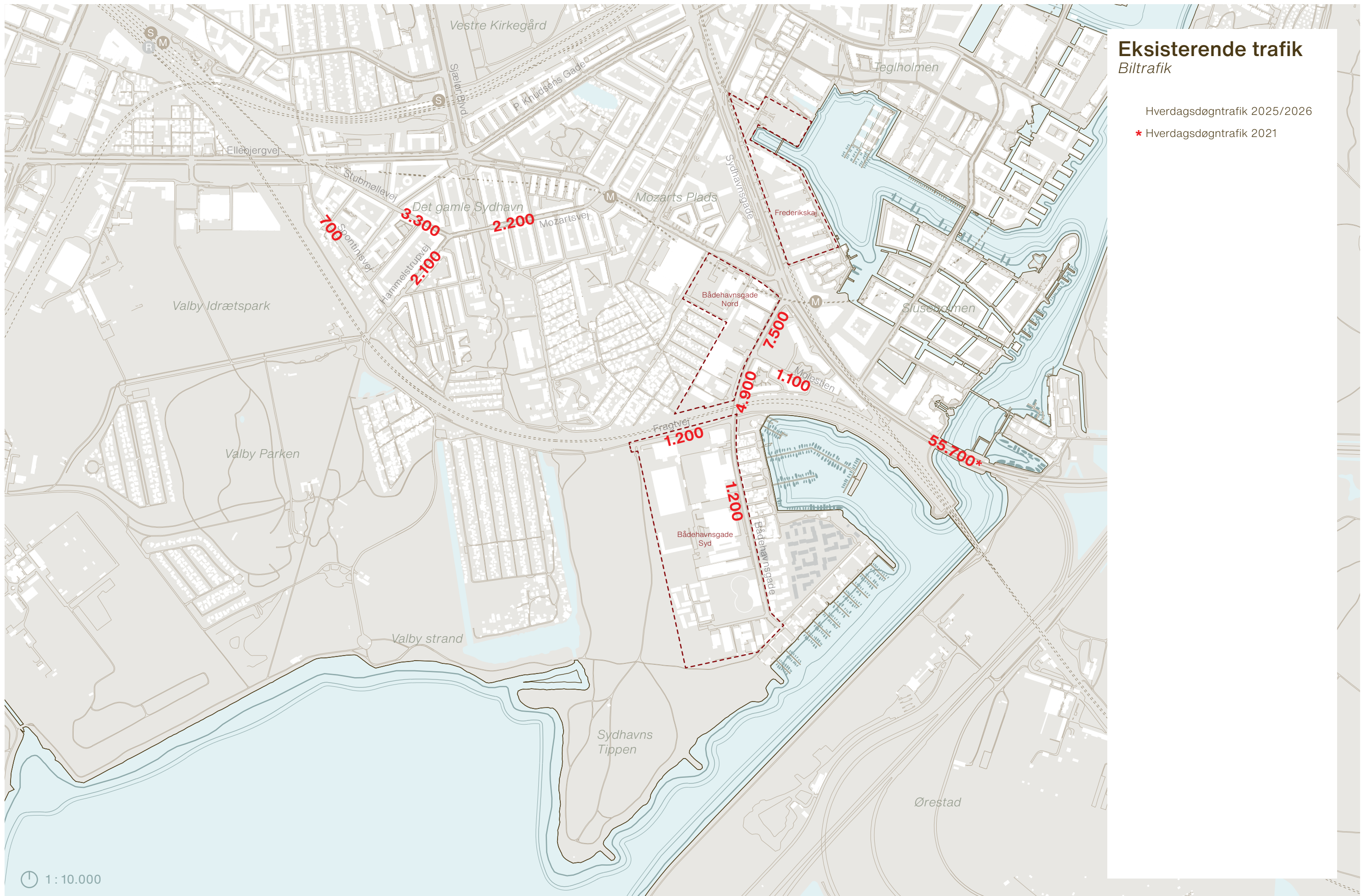


Biltrafik

I dette afsnit kortlægges den eksisterende trafik i området baseret på tællinger, herunder nye data fra 2026 samt de seneste tællinger, der er gennemført de sidste par år. Der findes ældre tællinger, men de vurderes ikke at være relevante og er dermed ikke gengivet her.

Tællingerne af biltrafik er udført som snittællinger, der registrerer trafikmængden over en uge, samt en enkelt krydstælling ved Bådehavnsgade/Sjællandsbroen, der giver detaljerede indsigter i trafikstrømmen i morgen- og eftermiddagsspidstimerne.

Tællingerne for køretøjer omfatter mange detaljerede tal, hvoraf kun de centrale tal gengives her.



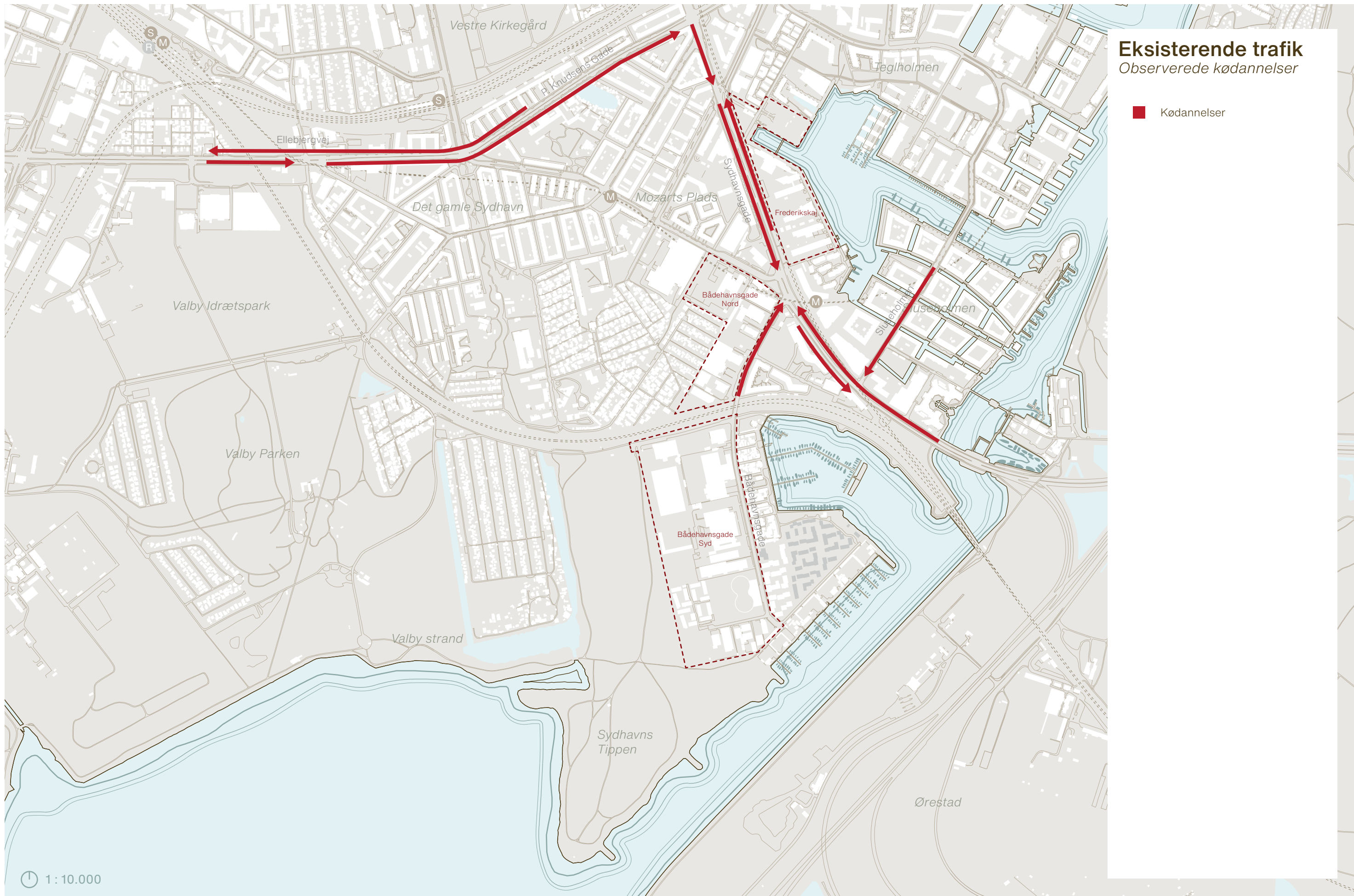
Kødannelse

På baggrund af kameraoptagelser fra tællingerne samt observationer fra flere hverdage, er der oparbejdet et overblik over væsentlige kødannelse, der er i vejnettet i helhedsplanens område.

De viste kødannelse er betydelige med forsinkelse over en længere strækning. Starten af kødannelsen er angivet ved pilenes start.

Området omkring Bådehavnsgade/Sydhavnsgade/Sjællandsbroen har forsinkelse i form af kødannelse i alle retninger. Kødannelse er såvel i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Ved P. Knudsens Gade og Ellebjerggade observeres også kødannelse, særligt i vestgående retning i eftermiddagsmyldretiden.



Cykeltrafik

Cykeltællinger er tilgængelig for 2021-2026, og her ses mellem 300-1600 i Gammel Sydhavn, samt cirka 2.100 på Sjællandsbroen. Langs Øresundsba-
nen (syd) ses mellem 400-800, hvilket antages at være stigende. Her er udpe-
get en supercykelstiforbindelse.