

# NORDØST-AMAGER

Helhedsanalyse 2016





Københavns Kommune 2016  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling  
Njalsgade 13, 5. Sal  
2300 København S  
Telefon: 33 66 33 66  
E-mail: [byensudvikling@tmf.kk.dk](mailto:byensudvikling@tmf.kk.dk)

# INDHOLD

## **INDLEDNING ..... 2**

Om Nordøstamager .....	2
Baggrund, formål og læsevejledning .....	2

## **KORTLÆGNING..... 3**

Kommuneplan 2015 .....	4
Befolkningsprognoser for Amager Øst .....	6
Aktuel udvikling.....	7
Boligmassen .....	8
Trafik og forbindelser .....	9
Miljø .....	12
Bynatur .....	14
Kultur og fritid .....	16
Børneinstitutioner og skoler .....	16
Lokale ønsker .....	18

## **ANALYSE..... 19**

Primære potentialer og udfordringer .....	20
Byrum med potentiale for ophold .....	24
Eksisterende og planlagte forbindelser .....	26
Potentielle forbindelser .....	28
Nordøstamagers egenart .....	32
Industriens bygningskulturarv.....	36
Opsamling .....	38
Konklusion .....	38



Luftfoto: Nordøstamager under forandring.

## Om Nordøstamager

Det er blevet sagt om Nordøstamager, at området er som en collage. Og det er sandt, at denne del af byen, som rummer gamle arbejderboliger, nye kystnære udsigtslejligheder, rester af befæstningsværker, tung industri og vildtvoksende natur, er meget sammensat. Nordøstamager, der hidtil har været stærkt præget af industri og tunge erhverv, er under forandring. En stor del af de tidligere erhvervsarealer står overfor omdannelse til blandede bykvarterer og boligområder. Med udviklingen rykker beboelsen stadig tættere på industrien, og naboskabet til industrien og de strukturelle rammer, som industrien har skabt i området, kan volde vanskeligheder og rumme konflikter. Samtidig bidrager en del af industriens bygninger og anlæg til byen med særlige oplevelser, idet deres arkitektur og de byrum og den stemning, den kaster af sig, er helt speciel.

Nordøstamager rummer store områder, hvor der kan forventes byudvikling i fremtiden, og hvor der allerede er aktuelle planer om midlertidig anvendelse, der vil trække flere brugere til området. Samtidig undersøges mulighederne for en fremtidig metroforbindelse til området, der kan knytte Nordøstamager tættere til resten af byen, som den i manges bevidsthed i dag ligger fjernt fra.

## Baggrund, formål og læsevejledning

Helhedsanalysen af Nordøstamager er blevet til på bestilling fra Teknik- og Miljøudvalget. Baggrunden er, at store dele af området står over for omdannelse, og at omfanget af den igangværende og forventede udvikling fordrer et helhedssyn på området. Formålet med en helhedsanalyse af området er at skabe et internt arbejdsredskab, der kan danne grundlag for, at udviklingen af de enkelte områder på Nordøstamager kan ske i sammenhæng med den omgivende by og med bevidsthed om sammenhæng med de områder, der vil blive udviklet i fremtiden. Samtidig skal analysen være med til at sikre, at en udvikling af området kan ske med øje for områdets potentialer, historie og karakter.

I materialets første del kortlægges en række af de planmæssige og miljømæssige vilkår, området er underlagt, og der skabes overblik over fremtidige planer for området. I anden del, analysen, udpeges hovedtræk i de byplanmæssige udfordringer og potentialer, Nordøstamager rummer, med hensyn til barrierer, forbindelser og byrum, og der stilles konkrete forslag til nye forbindelser og sikring af sammenhæng i området. Der udpeges desuden en række træk i Nordøstamagers egenart, som der kan tages hensyn til i fremtidig udvikling. Kortet på omslaget viser analyseområdets afgrænsning.



# KORTLÆGNING

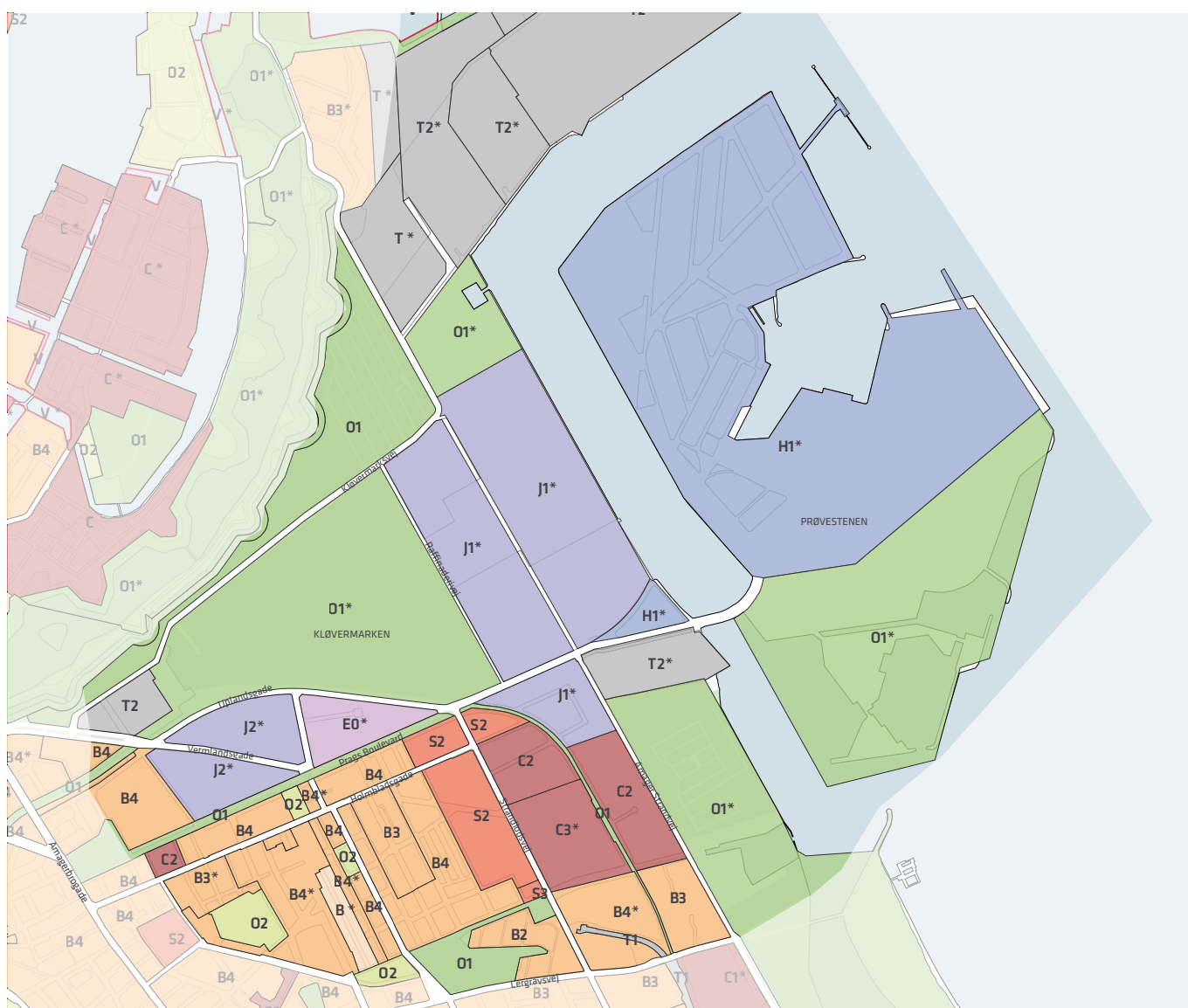




## Kommuneplan 2015

### Rammer for området

Udviklingen af Nordøstamager er underlagt de anvendelsesrammer, som defineres i kommuneplanen. På figur 1A ses de rammer for området, som er fastsat i Kommuneplan 2015, og som er de gældende for delområdernes anvendelse i dag. Signaturerne angiver den primære anvendelse og områdetype. E0-området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade er udlagt som 'kreativ zone'. Formålet er at understøtte væksten i kreative erhverv ved at tilbyde attraktive og økonomisk overkommelige rammer - typisk ældre erhvervsbyggeri.



<span style="background-color: #f4a460; border: 1px solid black; padding: 2px;">B, B1</span> Områder til boliger (1-2 etager)	<span style="background-color: #e0e0e0; border: 1px solid black; padding: 2px;">E, E0-2</span> Områder til blandet erhverv	<span style="background-color: #c6e0b4; border: 1px solid black; padding: 2px;">O, O2-5</span> Områder til institutioner
<span style="background-color: #f4a460; border: 1px solid black; padding: 2px;">B, B2-5</span> Områder til boliger (3-6 etager)	<span style="background-color: #c0c0ff; border: 1px solid black; padding: 2px;">J, J0-2</span> Områder til industri	<span style="background-color: #90d290; border: 1px solid black; padding: 2px;">O1</span> Områder til fritidsområder m.v.
<span style="background-color: #c0392b; border: 1px solid black; padding: 2px;">C, C1-3</span> Områder til boliger og serviceerhverv	<span style="background-color: #4682b4; border: 1px solid black; padding: 2px;">H1</span> Områder til havneformål	<span style="border: 2px solid red; padding: 2px;">V</span> Husbåde
<span style="background-color: #e67e22; border: 1px solid black; padding: 2px;">S, S1-3</span> Områder til serviceerhverv	<span style="background-color: #808080; border: 1px solid black; padding: 2px;">T, T1-4</span> Områder til tekniske anlæg	<span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">*</span> Områder med særlige bestemmelser

Fig. 1A - Rammer i Kommuneplan 2015



### Udviklingsrækkefølge

Den i Kommuneplan 2015 fastsatte udviklingsrækkefølge (figur 1B) definerer, hvornår der kan påbegyndes udvikling i de enkelte områder.

I 1. del af planperioden (2015-2020) ligger de tidligere erhvervs- og industriområder mellem Amager Strandvej og Strandlodsvej, som nu er under planlægning og omdannelse ved Strandlodsvej, Lindgreens Allé og Ved Amagerbanen Syd.

I 2. del af planperioden (2021-2026) ligger den tidligere gasværksgrund (Amager Strandvej 3) og arealet umiddelbart vest herfor.

Som perspektivområder ligger et større område øst for Raffinaderivej (Kløverparken), hvoraf en stor del i dag er ubebygget, samt et fungerende industri- og erhvervsområde mellem Prags Boulevard og Uplandsgade. Perspektivområder kan tidligst udvikles fra år 2027.

### Midlertidig anvendelse

I kommuneplanens perspektivområder samt i de områder, der er udlagt til omdannelse i 2. del af planperioden, er der mulighed for midlertidigt at anvende tomme bygninger, ubebyggede arealer og vandarealer bredere end den fastlagte hovedanvendelse i områderne, uanset at områdernes fremtidige anvendelse ikke er fastlagt.

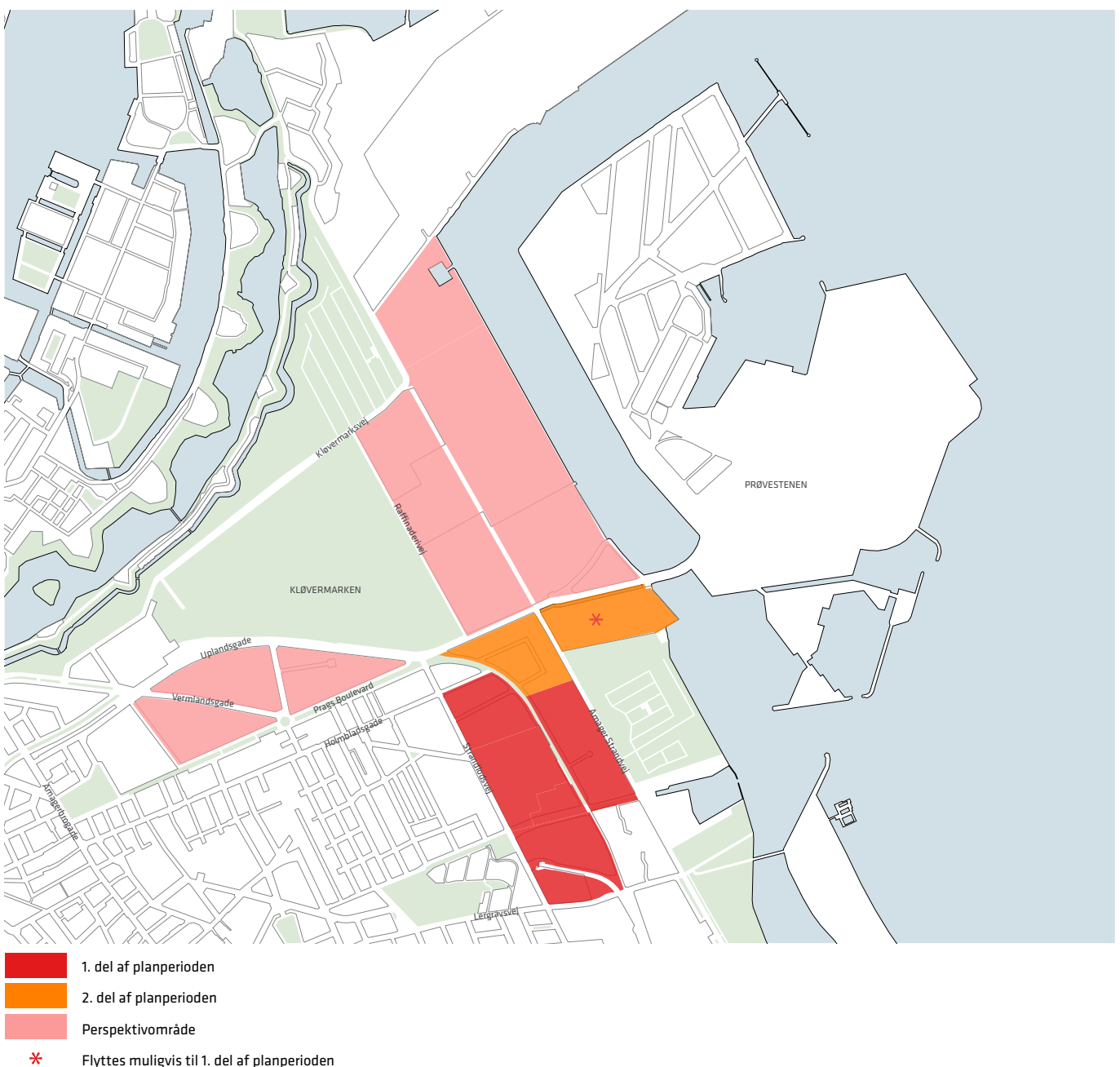


Fig. 1B - Udviklingsrækkefølge



## Befolkningsprognoser for Amager Øst

Befolkningsprognoser fra 2016 for hele Amager Øst viser frem til år 2026 en forventet stigning i indbyggertallet på ca. 9.400 siden det opgjorte befolkningstal per 1. januar 2016. Nye beboere forventes at bosætte sig i de eksisterende kvarterer samt især i udviklingsområderne ved Amager Strand. Da perspektivområderne (figur 1B) først kan udvikles efter år 2026, påvirker deres forventede fremtidige udvikling ikke prognoserne frem mod 2026.

Frem mod år 2026 forventer man, jf. de gældende prognoser, i området ved Amager Strandpark en stigning i befolkningen på ca. 6.200 indbyggere, mens man for hele det øvrige Amager Øst forventer en stigning på i alt ca. 3.200 indbyggere (figur 2A-2B). Næsten 2/3 af de samlede nye beboere på hele Amager Øst forventes således at flytte ind i de nye kvarterer mod Amager Strandpark, og heraf vil en stor del blive bosat i de områder, der pt. er under planlægning og udvikling på Nordøstamager (figur 3B).

### Fremtidig udvikling i perspektivområder

De dele af Nordøstamager, der i kommuneplan 2015 ligger som perspektivområder, vil tidligst kunne udvikles til

anden anvendelse efter år 2026. Baseret på områdernes areal alene, viser et groft skøn, at der i perspektivområderne mellem Prags Boulevard og Uplandsgade (figur 1B) i fremtiden vil kunne opføres op til 1.900 nye boliger, mens der i perspektivområderne øst for Raffinaderivej (figur 1B) skønnes at kunne opføres omkring 6.000 boliger med tilhørende nødvendige institutioner mv., baseret på områdets areal alene. Der er altså potentiale for betydelig videre udvikling på Nordøstamager i fremtiden, såfremt de konkrete forhold i områderne tillader det.

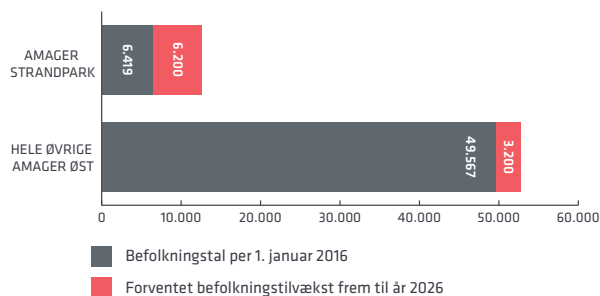


Fig. 2A - Forventet befolkningstilvækst 2016-2026

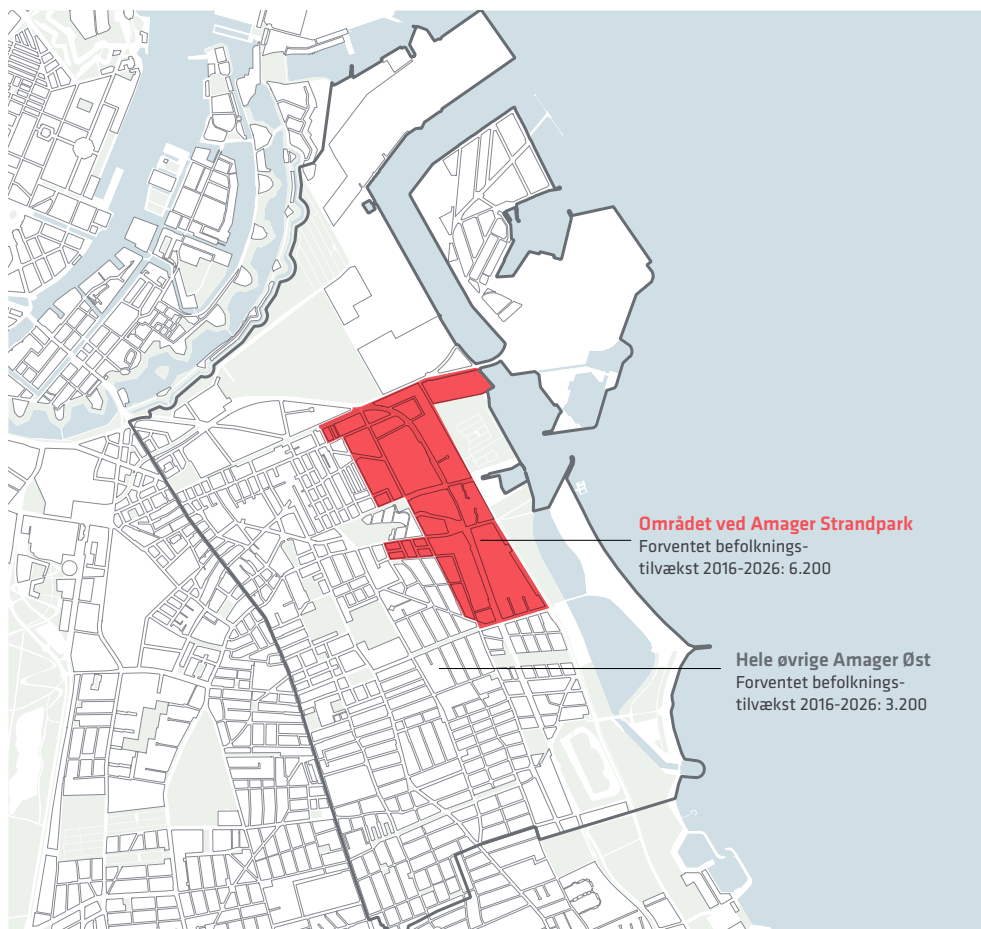


Fig. 2B - Befolkningsprognose og -fordeling, Amager Øst

### Aktuel udvikling

Figur 3A viser, hvilke områder der er under planlægning eller hvor der foregår en forudgående afklaring. Dele af perspektivområderne øst for Raffinaderivej er i spil til rekreativ anvendelse, blandt andet med forslag om etablering af indendørs fodboldbaner.

Figur 3B viser de fremtidige bebyggelser og primære forbindelser, der aktuelt er under planlægning og udvikling i området ved Amager Strand. (Ved Amagerbanen Syd, Strandlodsvej og Lindgreens Allé).

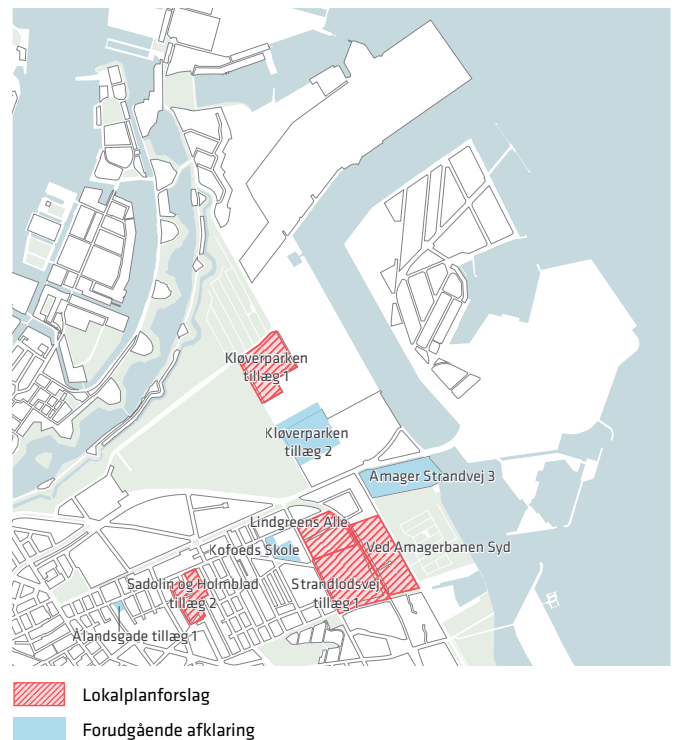


Fig. 3A - Områder under planlægning

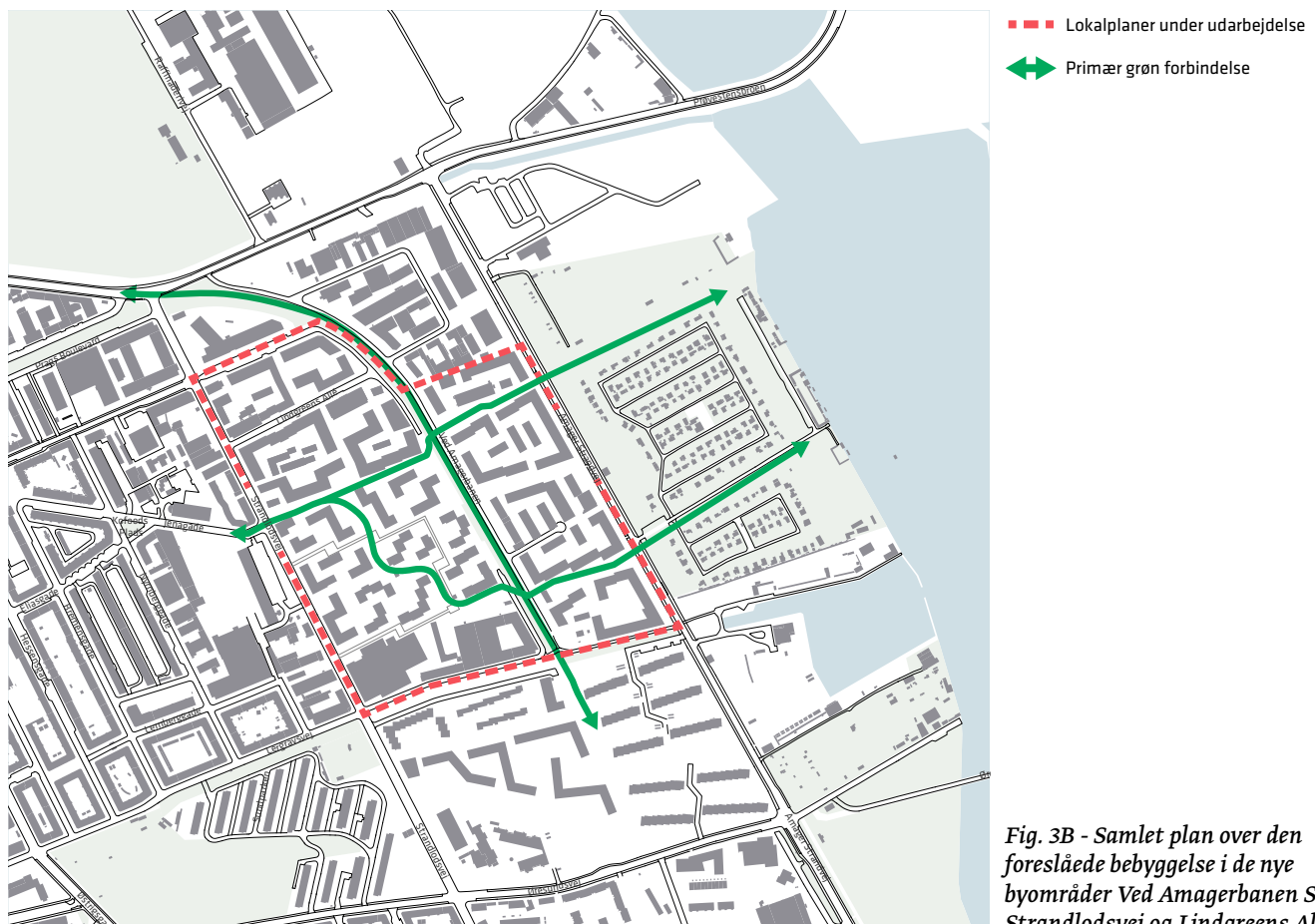


Fig. 3B - Samlet plan over den foreslåede bebyggelse i de nye byområder Ved Amagerbanen Syd, Strandlodsvej og Lindgreens Allé



### Boligmassen

Boligmassen på Nordøstamager består hovedsageligt af etagebebyggelser. I de ældre boligkvarterer vest for Nyrnberggade er der en stor andel af små boliger med et areal på mindre end 60 m<sup>2</sup> (figur 4A). Antallet af m<sup>2</sup> per indbygger er i samme område tilsvarende lavt (figur 4B). I kontrast hertil forventes der i de nye bebyggelser mod Amager Strand et gennemsnitligt boligareal på 95 m<sup>2</sup>.

Figur 4C viser placering og antal af almene boliger i området. I de områder, der pt. er under planlægning, udnyttes planlovens mulighed for at stille krav om, at op til 25 % af boligetagearealet opføres som almene boliger.

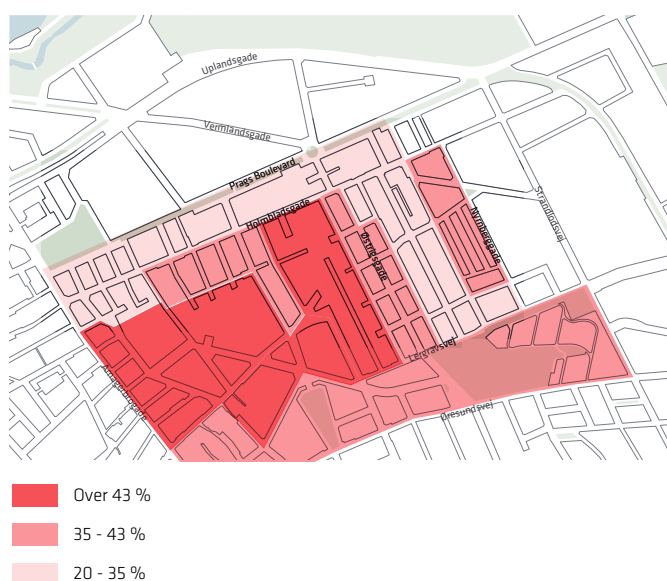


Fig. 4A - Boliger under 60 m<sup>2</sup> (2014)



Fig. 4B - Boligareal pr. person (2014)

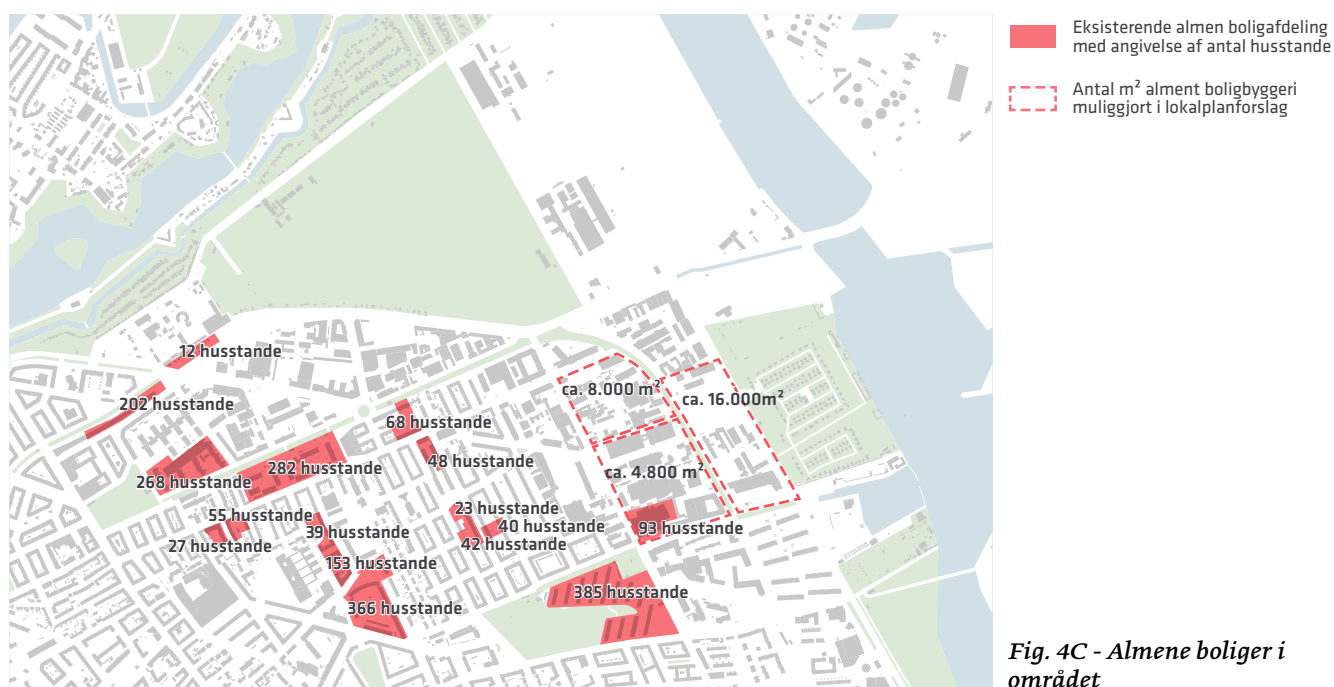


Fig. 4C - Almene boliger i området

## Trafik og forbindelser

### Metro

Hele det udviklede Nordøstamager og de områder, som nu er under planlægning, ligger inden for de stationsnære områder med maks. 1.000 meter til en station. I 2011 og 2012 blev der af Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune udarbejdet hhv. en screeningsfase og en analyse fase af de langsigtede muligheder for at udbygge den kollektive trafik i hovedstaden. Analysen kan ses på [www.kk.dk/artikel/kollektiv-trafik](http://www.kk.dk/artikel/kollektiv-trafik).

På baggrund af dette arbejdes screeningsfase blev det fastlagt i hvilke områder af byen hhv. metro-løsninger og letbane eller højklassede busløsninger skal analyseres nærmere. I analysefasen blev der arbejdet videre med resultaterne fra screeningsfasen, og en række metro- og letbanelinjer er beskrevet nærmere.

I scenariet for 2040 regnes der på metrolinje (M7) og det forudsættes at en Østlig ringvej/havnetunnelen er etableret - begge med linjeføring igennem nordøst Amager og Refshaleøen (figur 5B). De angivne linjeføringer illustrerer de linjeføringer der blev arbejdet på i forbindelse med screenings- og analysearbejdet i forbindelse med under-

søgelsen af de langsigtede muligheder for at udbygge den kollektive trafik i København, men linjeføringerne er ikke udtryk for en beslutning om anlæg eller en endelig placering.

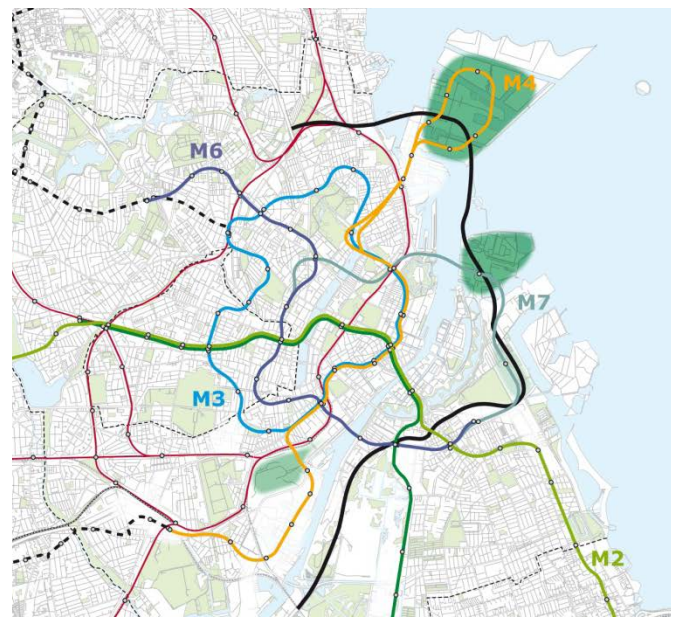
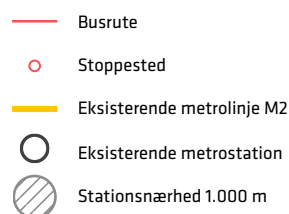
### KIK2 Kollektiv infrastruktur i København

Der er i 2016 igangsat en analyse, der skal fremlægge konkrete anbefalinger til udbygninger af den kollektive infrastrukturen. Analyserne skal udarbejdes på baggrund af den tidligere infrastrukturundersøgelse og vil indeholde nye screeninger og forslag til udbygninger. Udbygningerne skal sikre langsigtet god mobilitet, fremkommelighed og mulighed for fortsat befolkningstilvækst - herunder i de nye byudviklingsområder og perspektivområderne.

Realiseringen af den skitserede metrolinje M7 vil gøre stationsnærheden for i Nordøstamagers ældre beboelseskvarterer endnu bedre, og næsten hele dette område vil komme til at ligge inden for de stationsnære kerneområder med maks. 600 m til en station. Både en evt. metrolinje med linjeføring som M7 og en evt. Østlig ringvej/havnetunnel med tilslutningsanlæg på nordøst Amager vil give nye trafikale forbindelser til området.



**Fig. 5A**  
De stationsnære områder afgrænses principielt af en afstand på højst 1.000 m fra en station. De stationsnære områder fremgår af kortet. (KP15)



**Fig. 5B**  
Udbygning af infrastruktur frem til 2040 og byudvikling i perioden 2032-40. (KIK1)



\*) Sum af vækst i antal indbyggere og arbejdspladser siden forrige scenarie



**Biltrafik**

Figur 5C viser det nuværende trafiksystem. Systemet er løbende tilpasset, udviklet og tilpasset byudviklingen i området. Der er indgået en aftale mellem staten og Københavns Kommune om at fortsætte arbejdet med undersøge muligheder for etablering af en Østlig Ringvej/Havnetunnel. Transportministeriet fremlagde i 2012 en række mulige linjeføringer (<https://www.trm.dk/da/publikationer/2012/havnetunnel-screening>). Ved en efterfølgende politisk behandling i Københavns Kommune blev det tilkendegivet at der skulle arbejdes videre ud fra alternativet B4 (figur 5D).

De her angivne mulige placeringer af en Østlig Ringvej/Havnetunnel er ikke udtryk for en beslutning om anlæg eller endelig placering. En fremtidig Østlig Ringvej vil øge kapaciteten i byens samlede trafiknet og dermed bl.a. være med til at muliggøre yderligere byudvikling på Nordøstamager.

Da linjeføringen og eventuelle tilslutningsanlæg for en Østlig Ringvej ikke er besluttet, er det endnu ikke muligt at afdække hvilke trafikale konsekvenser for nærområdet som Østlig Ringvej/Havnetunnelen vil have. Ved en placering af et tilslutningsanlæg omkring Kløverparken må trafikbelastningen på Amager Strandvej forventes at forøges. De nøjagtige konsekvenser ligger uden for denne analyses felt, men Amager Strandvejs karakter af barriere mellem boligkvarterer og kystens rekreative anlæg må forventes at blive forstærket. Trafikken på Uplandsgade, den østlige ende af Prags Boulevard samt Prøvestensbroen præges af tung trafik til og fra Prøvestenen.

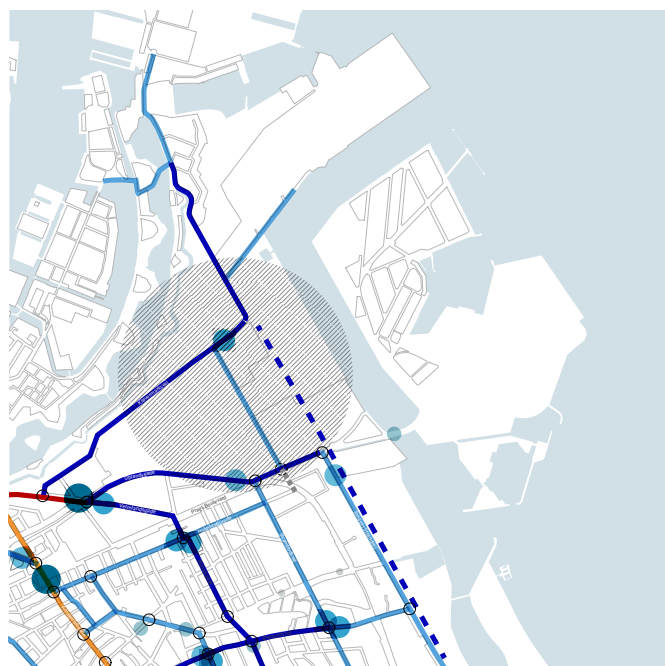


Fig. 5C - Biltrafik i området

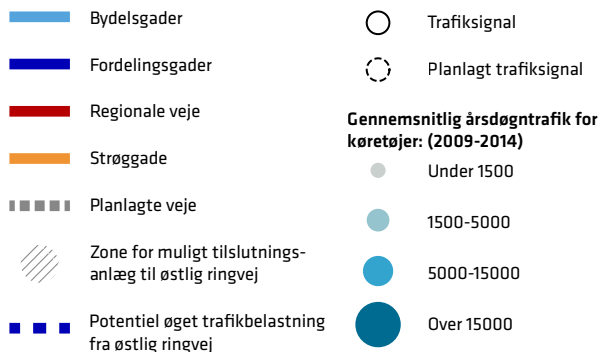
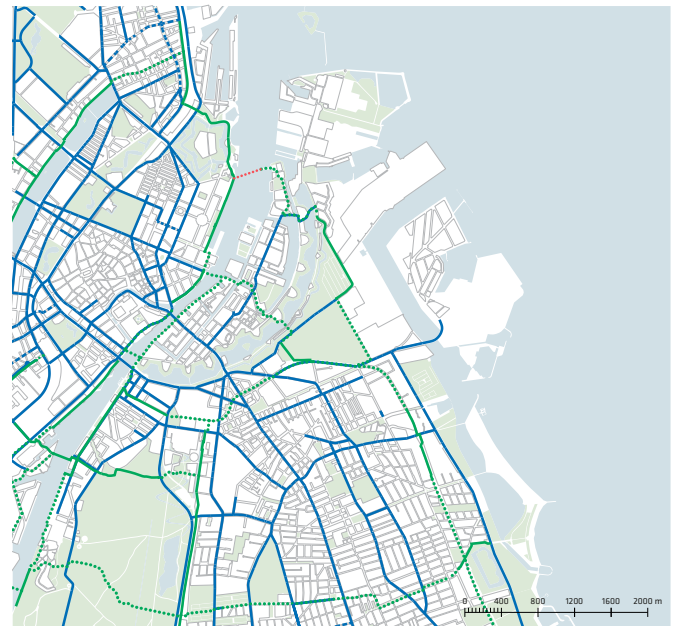


Fig. 5D  
Alternativ B4 for en Østlig ringvej. Etape ½ til Nordhavn, etape 1 til Kløvermarken (inkl. etape ½) og etape 1+2, en fuldt udbygget Østlig Ringvej. (Illustration: Vejdirektoratet).

### Stier og cykelforbindelser

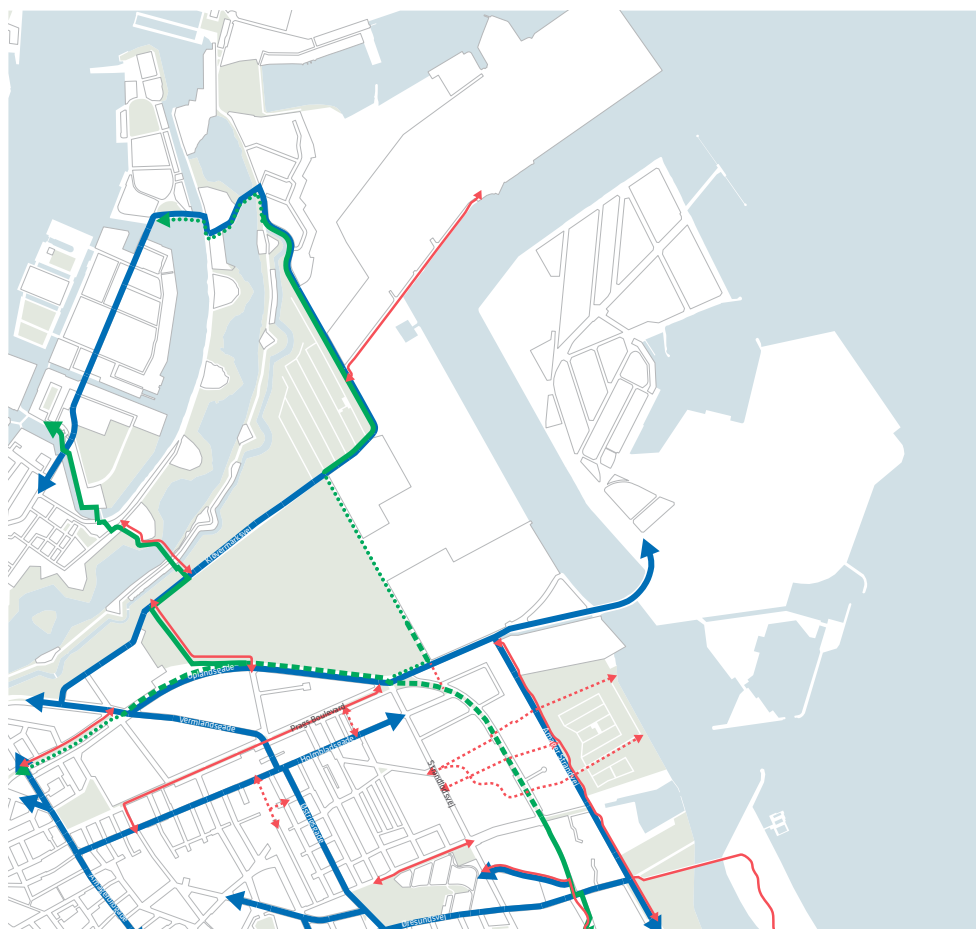
Nordøstamager forbindes i fremtiden bedre til resten af byen med etableringen af nye cykelruter (figur 5E-5F). På Amagerbanens tracé, mellem Prags Boulevard og Lergravsvej, etableres en grøn cykelrute integreret med skybrudsbassiner, og det planlægges at fortsætte cykelruten videre langs Amagerbanens tidligere forløb mod vest til Islands Brygge. Mod nordvest forbindes cykelruten til den eksisterende rute over Kløvermarken, der planlægges videreført over Christianshavn til Indre By. Og mod nord planlægges en rute langs Raffinaderivej mod Margretheholm.

I de nye lokalplanområder mellem Amager Strandvej og Strandlodsvej, hvor tidligere erhvervs- og industriområder bliver omdannet til boligkvarterer, bevarer man områdernes fravær af gennemkørende veje for biler. Til gengæld planlægges stiforbindelser af forskellig karakter, der gør det muligt at bevæge sig gennem området (figur 5F).



- Eksisterende cykelstier
- - - Finansierede cykelstier
- Eksisterende grønne cykelruter
- ..... Planlagte grønne cykelruter
- ..... Afhængig af fremtidig byudvikling

Fig. 5E - Eksisterende og planlagte cykelforbindelser til og fra Nordøstamager.



- Eksisterende cykelstier
- Eksisterende grønne cykelruter
- ..... Planlagte grønne cykelruter
- - - Finansierede grønne cykelruter
- Eksisterende gangstier
- ..... Stier og forbindelser muliggjort i lokalplan

Fig. 5F - Eksisterende og planlagte stier og cykelforbindelser i området



**Miljø****Jordforurening og risikovirkksomheder**

Nordøstamagers historie som industriområde har medført, at store dele af området er forurenede, og at forureningsgraden mange steder er høj. Det vil flere steder nødvendiggøre oprensning eller anden håndtering af forureningen, før industri- og erhvervsområderne kan overgå til anden anvendelse. En høj grad af jordforurening kan begrænse mulighederne for midlertidig anvendelse i området, og den kan sætte grænser for, hvor der kan tillades offentlig adgang. Samtidig sætter den fortsatte tilstedeværelse af industri og tunge erhverv i området begrænsninger for udviklingen og for udnyttelsen af områdets rekreative potentialer. Begrænsningerne vedrører bl.a. vandforurening samt risici forbundet med enkelte virksomheder på Prøvestenen og virksomheden AGA i Uplandsgade (figur 6A), men også lugt- og støjgener, både fra virksomhederne selv og fra den relaterede tunge trafik, særligt langs Uplandsgade og den østlige ende af Prags Boulevard samt Prøvestensbroen.

**Fig. 6A - Jordforurening**

### Klimatilpasning

I de kommende år skal København sikres mod skybrud, hvilket omfatter planlægning i store dele af byen. Borgerrepræsentationen har i 2015 godkendt en klimatilpasnings- og investeringsredegørelse, der fastsætter, at 300 overfladeløsninger og fire store skybrudsledninger, der skal lede overfladevand til havnen, gennemføres over de næste 20 år. Nordøstamager indgår i planlægningen. Amager ligger lavt, og der er ikke nævneværdige højdeforskelle. Vandet har derfor svært ved at komme væk og det lægger sig som jævne oversvømmelser mange steder i bydelen. Løsningen er at lave grønne kiler som vandet kan bevæge sig ud ad, og hjælpe det sidste stykke ud i havet med store pumper.

Nogle af de foreslåede skybrudsprojekter på Nordøstamager (figur 6B) har stort potentiale for at kunne medføre byrumsforbedringer, eksempelvis på Amagerbanens nedlagte tracé, hvor der er sammenfald med en vedtaget cykelrute. Nogle af projekterne er i planlægningsfasen og spiller aktivt sammen med kommende byggerier langs Amagers østkyst.

Havet omkring København vurderes at komme til at stige op mod 1 meter i løbet af de næste 100 år. Den højere vandstand kan få betydning for, hvor alvorlige stormfloder der vil ramme København. Sikring mod højvande har et langt tidsperspektiv, samtidig med at det kan være omkostningstungt. Derfor kræver det omhyggelige overvejelser, hvilke midler der skal tages i brug for at dæmme op for højvande. Resultaterne af en analyse vedr. jorddeponi i København forventes at foreligge i efteråret 2016. I analysen er indgået overvejelser om nyttiggørelse af jorden til at beskytte byen mod stigende havvandsstand og stormflod.

Nordøstamager er grundet sin beliggenhed ved kysten udsat for stigninger i grundvandstanden. Langs kysten er grundvandstanden i høj grad styret af havniveauet, og grundvandet vil her stige i takt med stigningerne i havvandspejlet. Det kan få betydning for det byggede miljø. Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan fra 2011 foreslår, at nyanlæg og nybyggeri i områder, der er i risiko for oversvømmelse fra havet og stigende grundvand, sikres. Løsninger kan fx være, at nyt byggeri opføres på terræn, der er forhøjet i forhold til havets overfalde, og at bygningerne sikres mod vand.

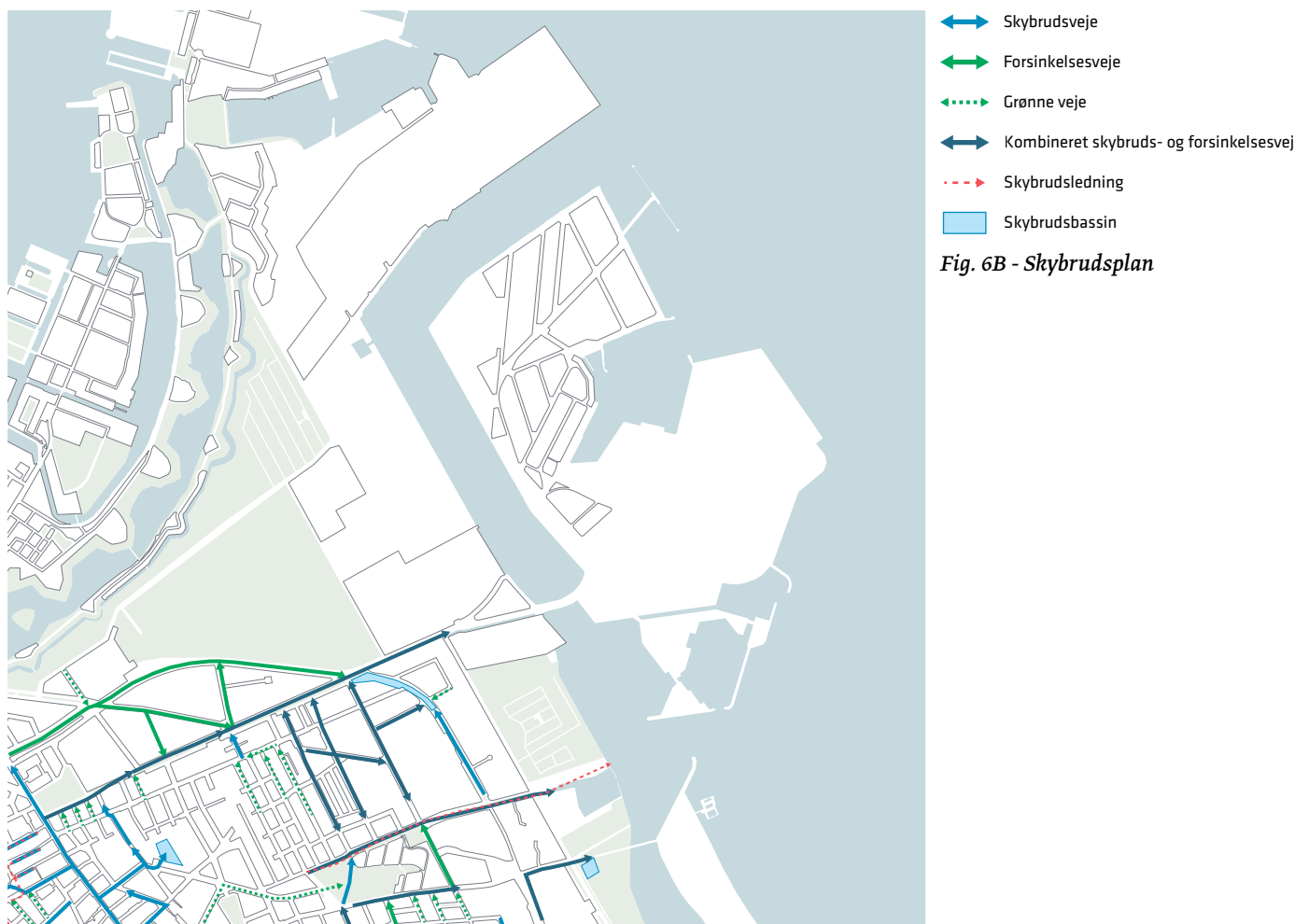


Fig. 6B - Skybrudsplan



## Bynatur

De fleste naturoplevelser på Nordøstamager prægnes af nærheden til kysten og udsynet til vandfladen og himlen. Ud over den direkte vandrelaterede natur, består naturen på Nordøstamager i vid udstrækning af såkaldte "ruderater": vildtvoksende naturarealer med lave vækster og rig repræsentation af sommerfugle og andre insekter. Størstedelen af Nordøstamagers ruderater findes på områdets tomme industrigrunde og er i kommuneplanen fastsat til industriel anvendelse (se figur 1A). Ruderater opstår af sig selv, hvis de rette forhold er til stede: åbent terræn samt sandet, gruset og kalkrig jord. Det er muligt at designe naturarealer og byrum med ruderatkarakter, blot man er opmærksom på at skabe de rette forhold.

Herudover spiller kolonihaverne en vigtig rolle i området med en høj grad af variation og oplevelsesrigdom i blomster og træer, ligesom parkområdet ved Søstjernen og Lergravsparken har fine rekreative kvaliteter.



*Kløverparken set fra vandsiden.*



*Parkkarakter på Søstjernen.*



*Ruderat på Kløverparken/Pyrolysegrunden.*



*Ruderat på Kløverparken/Pyrolysegrunden.*



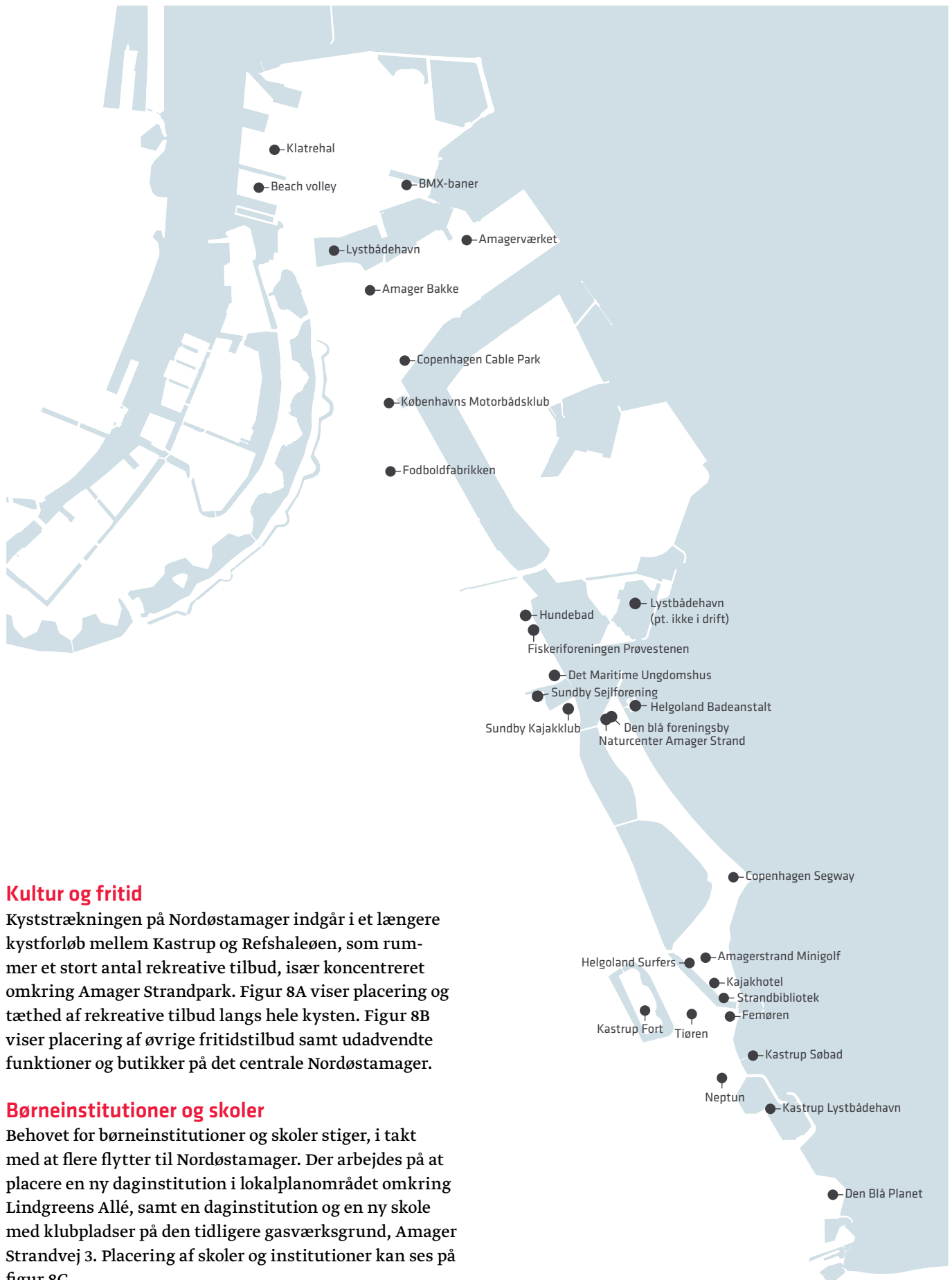
*Amagerbanens tracé langs Kløvermarken.*



*Kolonihaver ved Amager Strand.*







### Kultur og fritid

Kyststrækningen på Nordøstamager indgår i et længere kystforløb mellem Kastrup og Refshaleøen, som rummer et stort antal rekreative tilbud, især koncentreret omkring Amager Strandpark. Figur 8A viser placering og tæthed af rekreative tilbud langs hele kysten. Figur 8B viser placering af øvrige fritidstilbud samt udadvendte funktioner og butikker på det centrale Nordøstamager.

### Børneinstitutioner og skoler

Behovet for børneinstitutioner og skoler stiger, i takt med at flere flytter til Nordøstamager. Der arbejdes på at placere en ny daginstitution i lokalplanområdet omkring Lindgreens Allé, samt en daginstitution og en ny skole med klubpladser på den tidligere gasværksgrund, Amager Strandvej 3. Placering af skoler og institutioner kan ses på figur 8C.

Fig. 8A - Fritidstilbud langs Amagers kyst

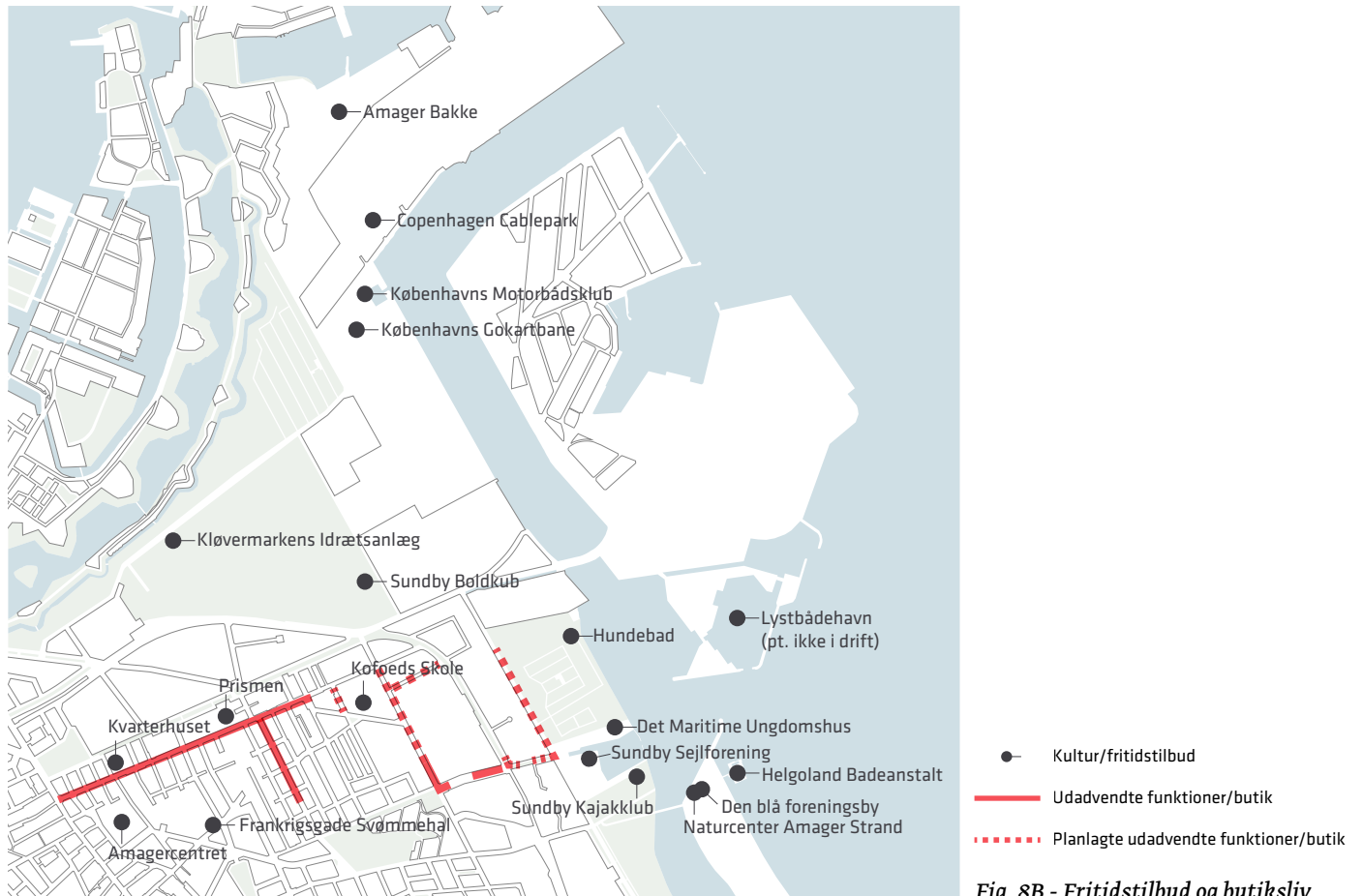


Fig. 8B - Fritidstilbud og butiksliv

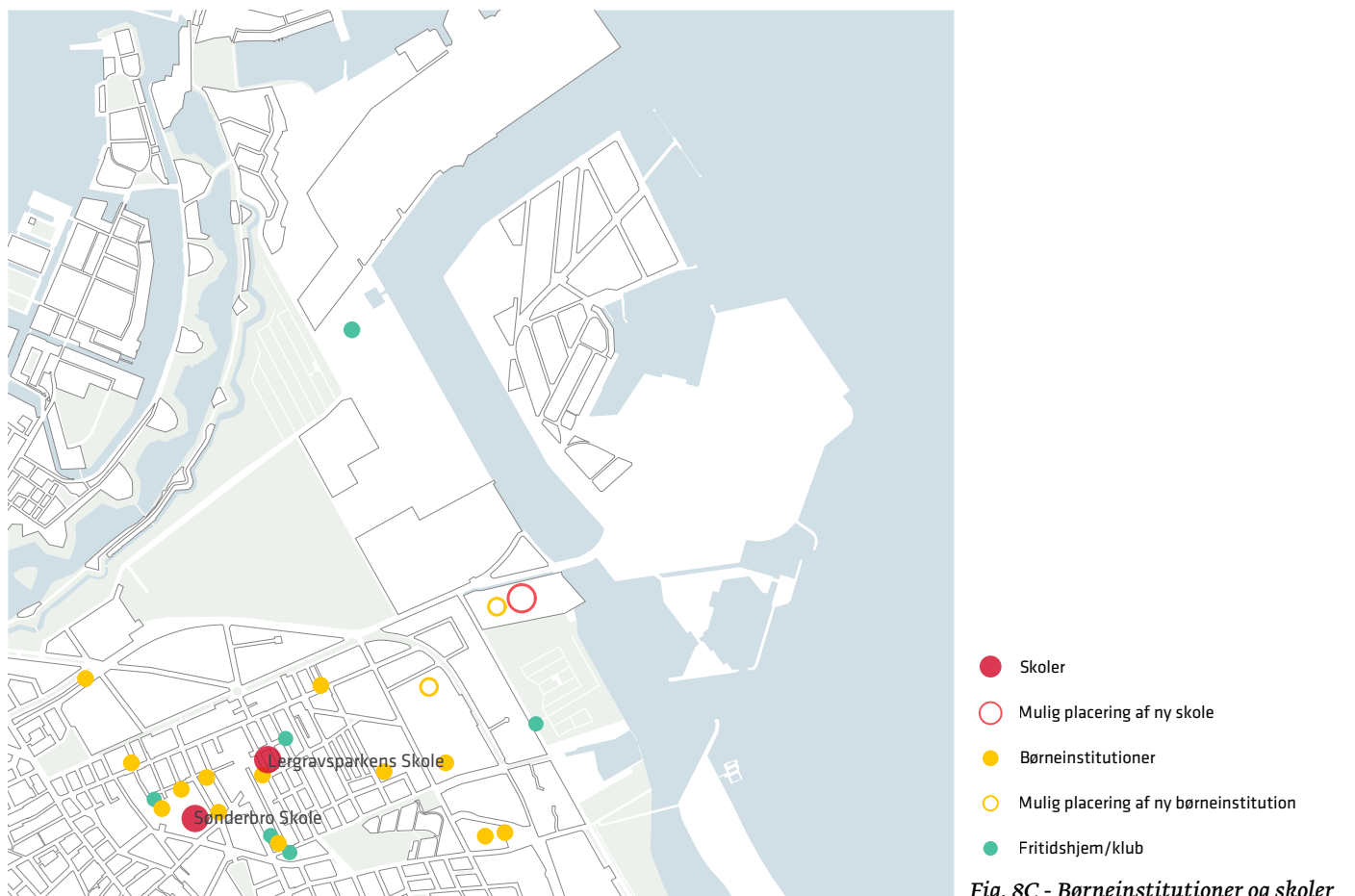


Fig. 8C - Børneinstitutioner og skoler



### Lokale ønsker

Amager Øst Lokaludvalg har gennem længere tid foreslået, at der planlægges helhedsorienteret i området, og der er udarbejdet en mængde lokale forslag, visioner og fremtidsscenerier for Nordøstamager. Det materiale er blevet inddraget i arbejdet med helhedsanalysen og har, sammen med Teknik og Miljøforvaltningens analyser af området, bidraget til helhedsanalysens resultater. Amager Øst Lokaludvalg har ved en workshop i 2016 foreslået følgende punkter som særligt vigtige for udviklingen af Nordøstamager:

- Adgang til vandet og mulighed for at gå langs kysten
- Videreførelse af Prags Boulevard mod øst
- Fortsat mulighed for erhverv og blandede funktioner
- Adgang til Prøvestenen
- Bevaring af den industrielle karakter, herunder bevaring og transformation af industriens bygninger
- Adgang til Kløverparken og etablering af cykelforbindelse
- Bevaring af Kløvermarken, som den er i dag
- Forbindelse mellem Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Margretheholm





# ANALYSE





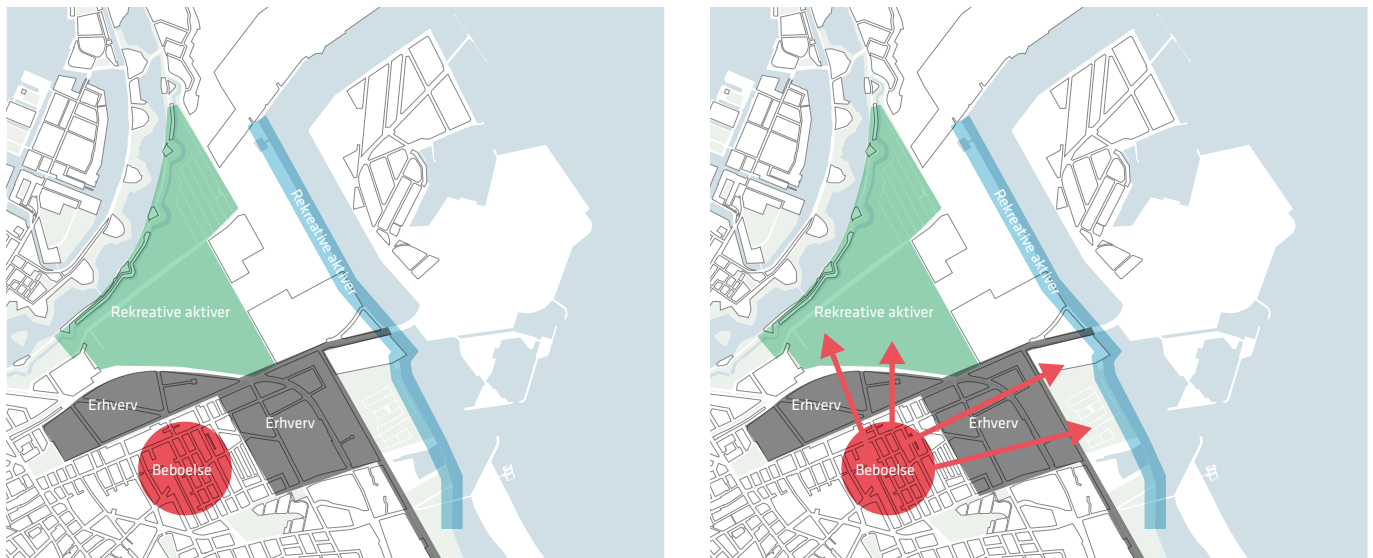


Fig. 9 - Erhvervsområderne og de store trafikårer kan opleves som barrierer mellem beboelsen og de rekreative områder på Nordøstamager (t.v). I fremtidig udvikling af området bliver det vigtigt at skabe adgang til Nordøstamagers rekreative områder (t.h).

De følgende afsnit rummer Teknik- og Miljøforvaltningens egne overordnede analyser af Nordøstamager, som skal bidrage til at skabe et helhedsorienteret overblik over områdets potentialer, udfordringer, kvaliteter og muligheder, når der skal udvikles i området frem over. Analysens konklusion er samlet i 7 opmærksomhedspunkter til den videre udvikling af Nordøstamager til sidst i materialet.

### Primære potentialer og udfordringer

Nordøstamager rummer to meget store rekreative aktiver: Kløvermarken med arealet ved Christianshavns Voldanlæg og kystrækningen mod Øresund med den tilhørende grønne strækning langs vandet. I dag præges kysten i nogen grad af de store anlæg på Prøvestenen og af støj- og trafikgener herfra, og potentielle konflikter mellem tung industri og nye beboelseskvarterer kan blive en fortsat udfordring i udviklingen af Nordøstamager.

En anden udfordring er, at Nordøstamagers centrale, ældre beboelseskvarter mellem Holmbladsgade og Lergravsvej i dag afskæres fra både Kløvermarken og kysten af en række barrierer. Beboelseskvarteret har mod nord og øst historisk været omkranset af Amagerbanen med et tilhørende bælte af industri og medfølgende tung trafik (figur 9). Denne historie præger fortsat områdets struktur, bl.a. med meget store matrikler og områder uden adgang og mulighed for gennemkørsel.

I fremtidig udvikling af Nordøstamager bliver det centralt at arbejde for at forbedre adgangen til vandet og til Kløvermarken, så de rekreative områder kan integreres endnu bedre i byens liv. Det kan blandt andet ske ved at sikre et finmasket net af infrastruktur i nye udviklingsområder og skabe byrum, der opleves som inviterende og trygge.

### Barrierer mod Kløvermarken

Mod Kløvermarken udgør det fungerende industri- og erhvervsområde mellem Uplandsgade, Prags Boulevard og Dalslandsgade en betydelig barriere (se kort s. 24). Gennem hele det langstrakte område er der kun mulighed for passage til Kløvermarken på ét sted, via Laplandsgade, og dele af området er helt utilgængelige for offentligheden. Vest for Dalslandsgade udgør Øresundskollegiet og DFBs almene boligafdeling en barriere, idet områderne kan opleves som lukkede mod omverdenen og ikke inviterer til gennemgang for udefrakommende.

I kraft af den relativt lukkede karakter i området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade, har Prags Boulevard svært ved at indfri sit potentiale som aktivt byrum, og Prags Boulevard bidrager i dag i virkeligheden til oplevelsen af barrierer mod Kløvermarken, idet gaderummets indretning er orienteret næsten udelukkende i øst-vestgående retning og flere steder gør det vanskeligt at bevæge sig og kigge på tværs. På industriområdets nordside løber den trafikerede Uplandsgade med vanskelige forhold for krydsende fodgængere og cyklister. Uplandsgade har intet fortov mod Kløvermarken, og der er ingen lysreguleringer på strækningen mellem Vermlandsgade og Prags Boulevard. Endnu en barriere optræder i form af Amagerbanens nedlagte og nu tæt bevoksede terræn, samt et smalt bælte af kolonihaver med meget begrænsede muligheder for passage.

### Barrierer mod kysten

Mod kysten udgør hele området mellem Amager Strandvej og Nyrnberggade i dag en barriere, der er sammensat af flere dele. Området er under forandring, men præges historisk af de samme udfordringer som industriområdet mod Kløvermarken: de større, lukkede erhvervsområder



*Uplandsgades trafik kan opleves som en barriere mod Kløvermarken. Til venstre det lukkede erhvervsområde mellem Uplandsgade og Prags Boulevard.*



*Områder uden mulighed for passage mellem Prags Boulevard og Uplandsgade.*

med begrænset mulighed for gennemgang, Amagerbanens forløb og de trafikerede veje gør det vanskeligt at bevæge sig ud mod vandet.

Erhvervsområdet mellem Nyrnberggade og Strandlodsvej, hvor blandt andet Kofoeds Skole ligger, gennemskæres i dag kun af Jenagade, som eneste forbindelse gennem det store område. Efter Strandlodsvej møder man det tidligere erhvervsområde mellem Strandlodsvej og Amager Strandvej, der er under omdannelse til nye boligkvarterer. De nye planer for området medfører en forbedring af mulighederne for at komme ud til kysten, idet området bliver åbnet med grønne passager og cykelforbindelser ud mod vandet. For at reducere gennemkørende biltrafik etableres der ikke egentlige gader gennem området. Det vil være gavnligt på et senere tidspunkt, og før der evt. skal udvikles i perspektivområdet mellem Prags Boulevard og Uplandsgade, at evaluere, om denne type af infrastruktur og byrum dels i tilstrækkelig grad opleves som et offentligt rum og dels skaber tilstrækkelig tryghed til, at også ikke-beboere vil bevæge sig gennem området.

Gennem området løber i dag Amagerbanens tracé, der skal omdannes til cykelsti kombineret med skybrudsanlæg. Amager Strandvej udgør en trafikal barriere mellem boligområderne og kysten. Der er i dag ingen lysreguleringer og ingen egentlige sideveje på strækningen mellem Prags Boulevard og Øresundsvej. I forbindelse med lokalplan for Ved Amagerbanen Syd planlægges to støttepunkter på Amager Strandvej, som skal gøre det lettere for fodgængere at krydse vejen. Der er ingen aktuelle planer om udvidelse af Amager Strandvej. Med en evt. fremtidig realisering af Østlig Ringvej vil Amager Strandvej kunne forventes at blive en større barriere mod kysten.

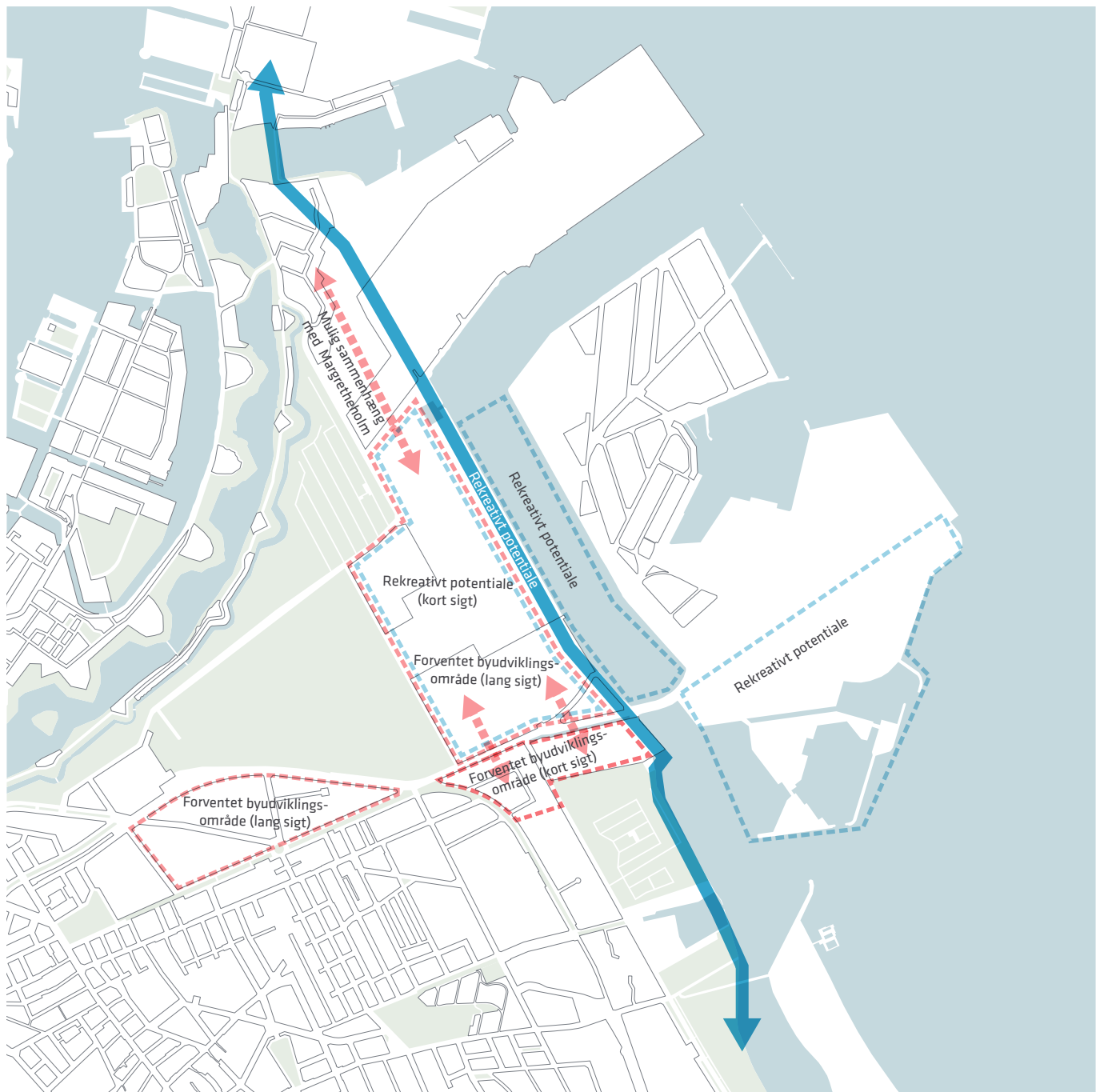


*Indretningen af Prags Boulevard gør det vanskeligt at orientere sig på tværs.*



*Begrænsede krydsningsmuligheder på Amager Strandvej kan opleves som en barriere mellem områdets boligkvarterer og kysten.*





### Udviklingspotentialer

De store industri- og forsyningsanlæg og deres fremtid på Nordøstamager, samt den høje grad af jordforurening, er vilkår, som det er nødvendigt at tage hensyn til i udvikling af området, og som kan sætte begrænsninger for områdets anvendelse. Omvendt vil evt. ændringer i den eksisterende industri kunne åbne helt nye muligheder for udvikling af området. Dertil kommer, at behovet for klimasikring vil kunne medføre store forandringer i områdets topografi. Der er på den måde en række ubekendte, afgørende faktorer, som områdets udvikling afhænger af, og som gør det vanskeligt at opstille konkrete, langsigtede anbefalinger til områdets udvikling. Der kan dog peges på enkelte potentialer, som med fordel kan undersøges

nærmere, og som man i den aktuelle planlægning på Nordøstamager bør holde sig for øje, så man undgår, at de enkelte planer lukker sig om sig selv, og i stedet indarbejder en fleksibilitet overfor fremtidige forandringer. For den langsigtede udvikling i området vil det eksempelvis være værd at sikre muligheden for at skabe en sammenhængende kyststrækning med adgang til vandet. Og når der i de nærmeste år skal udvikles på arealerne syd for Prøvestensbroen, vil det være oplagt at sikre muligheden for at forbinde sig til arealerne nord for Prøvestensbroen, når de i fremtiden evt. skal udvikles. Samtidig er der potentiale for midlertidigt at udnytte en del arealer til rekreative formål og til andre midlertidige formål, såfremt de konkrete forhold tillader det.



*Muligheden for at få adgang til vandet og bevæge sig langs kysten kan forbedres på Nordøstamager, hvor store dele af kysten i dag er utilgængelig. Men det bør ske under hensyn til de særlige miljøer, der findes ved vandet i dag.*



*Området øst for Kløvermarken og vandrummet mod Prøvestenen rummer potentialer for både midlertidig anvendelse og langsigtet udvikling.*





### Byrum med potentiale for ophold

Kortet ovenfor viser byrum og pladسدannelser med potentiale som samlings- og opholdssteder.

Prags Boulevard rummer et stort potentiale som grønt, samlende byrum og forbindelse mod vandet, der især vil kunne indfries, når industriområdet mellem Uplandsgade og Prags Boulevard i fremtiden skal omdannes. Det vil især være vigtigt at sikre, at boliger og andre nye funktioner henvender sig til gaderummet og har adgang her fra. I dag ligger fx de almene boliger i gadens vestlige ende

trukket tilbage og adskilt fra gaderummet, hvilket ikke bidrager til bylivet. Denne tendens bør undgås i fremtidig udvikling på gadens nordside, og den bør forsøges afhjulpet i den eksisterende bebyggelse, hvis muligt. Det vil desuden være vigtigt at sikre forbindelser og rumlig orientering på tværs af gaderummet, som i dag er stærkt øst-vest-orienteret hvad angår beplantning og anden indretning, så de to kvarterer nord og syd for Prags Boulevard kan integreres med hinanden omkring det grønne strøg. Pladسدannelsen, hvor Bremensgade og Jenagade møder Holmbladsgade, rummer også potentiale. Pladsen marke-



rer indgangen fra Holmbladsgade til Jenagade, der bliver en vigtig forbindelse til de nye kvarterer mod Amager Strand og til kysten. Det vil være oplagt at sikre, at de omkringliggende butikker i højere grad orienterer sig mod pladsen og bidrager til at aktivere den. Pladsen danner, sammen med Kofoeds Plads og et mindre, lokalt byrum på Serbiensgade, en trekant af centrale gaderum og pladsdannelser, der har potentiale til at forbinde sig videre til kysten, Lergravsparken og Kløvermarken (se følgende sider). Det vil være oplagt at løfte disse byrum i sammenhæng og udvikle og styrke den karakter, de hver især har,

som hhv. urbane og grønne rum, og at bruge skybrydsplanen som løftestang i dette. Kvarteret har i dag forskellige vejtræer, store solitære træer, klynger af træer og andre grønne træk med fine kvaliteter, som det vil være oplagt at bygge videre på og styrke hierarkiet i.

Planerne for områderne ved Lindgreens Allé og Amagerbanen Syd indeholder forslag til flere nye byrum langs Lindgreens Allé, Amager Strandvej og Lergravsvej, der kan blive vigtige bymæssige samlingssteder i det nye område ved Amager Strand.





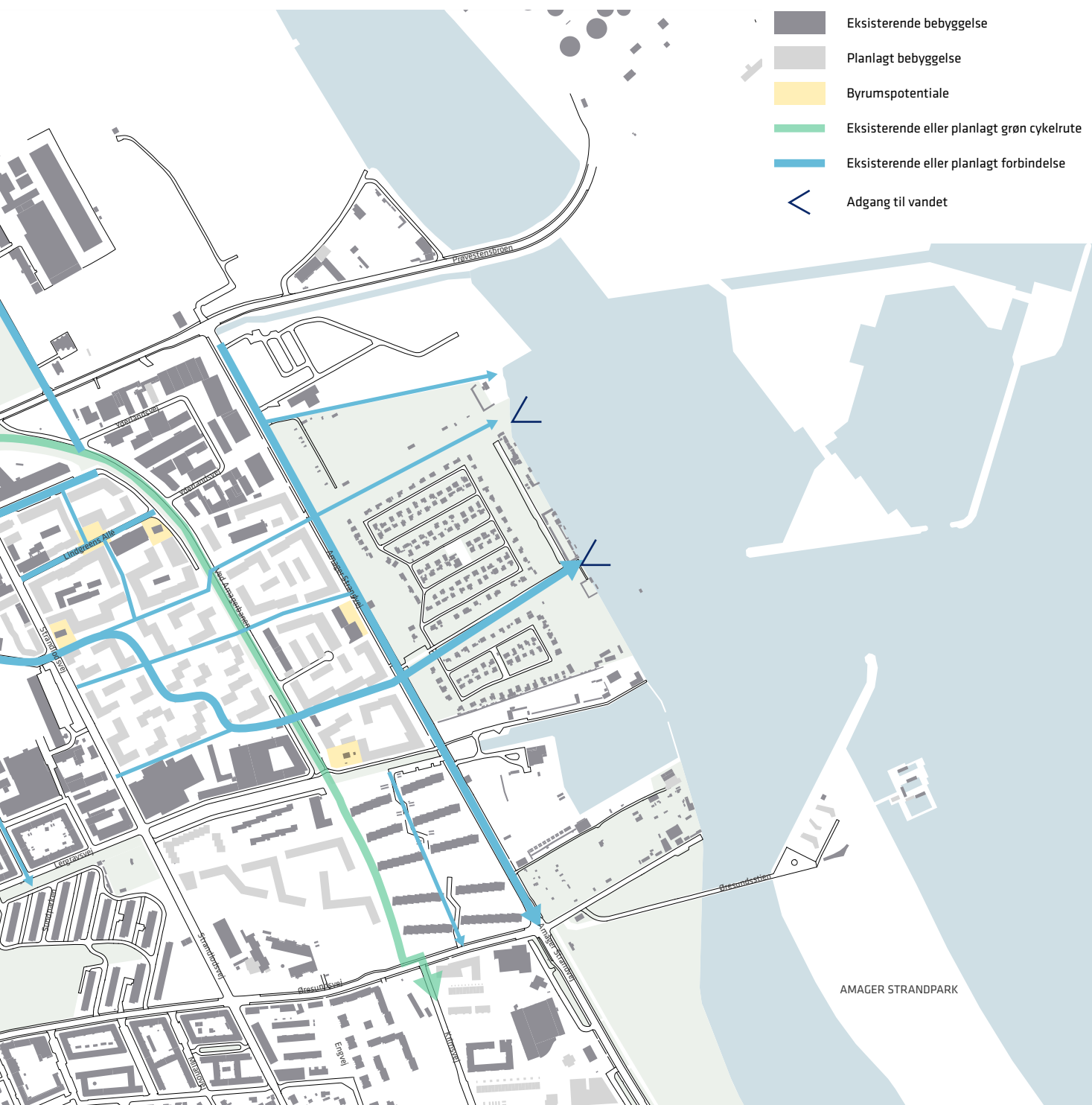
### Eksisterende og planlagte forbindelser

En vigtig del af udviklingen af Nordøstamager bliver at få skabt gode forbindelser i området, hvor der i dag er forhold, der kan opleves som barrierer - herunder meget store matrikler uden mulighed for passage samt relativt trafikerede veje med begrænsede krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister.

Det vil være en fordel for området at få skabt bedre tilgængelighed til Kløvermarken og til kysten, herunder at sikre mulighed for at bevæge sig langs med vandet uden for mange hindringer. Når store erhvervmatrikler omdan-

nes til andre formål, kan man få introduceret et mere finmasket net af forbindelser, der kobles på de omkringliggende områder, og som også kan sikre muligheden for at forbinde sig til nærliggende områder, der skal udvikles i fremtiden.

Fremtiden på Nordøstamager kan rumme store forandringer og måske helt nye kvarterer, og det vil være ønskeligt, at man i de planer, der skabes i dag, er varsom med lukke af mod nutidens erhvervsområder på en måde, som vil være vanskelig at forandre i fremtiden. I stedet kan man



indarbejde muligheden for på lidt længere sigt at skabe tværgående sammenhænge, eksempelvis til de kommende udviklingsområder nord for Prags Boulevard.

Kortet ovenfor viser eksisterende og planlagte forbindelser i området, som planlægning af nye områder og forbindelser bør ses i sammenhæng med. Se i øvrigt figur 3B og figur 5F i dette materiales kortlægningsafsnit. På de følgende sider ses forslag til, hvilke forbindelser der med fordel kan forsøges fremmet, og hvor det vil være oplagt at sikre mulighed for fremtidige sammenhænge.





### Potentielle forbindelser

De følgende forslag er et udtryk for Teknik- og Miljøforvaltningens bud på, hvor der kan etableres forbindelser i området for at understøtte bylivet på Nordøstamager, såfremt de konkrete forhold i fremtiden vil muliggøre det. Forslagene på kortet ovenfor kan, hvis de forsøges realiseret, have betydning for mange forskellige grundejere, og forslagene er udelukkende tænkt som en hjælp i den fremtidige planlægning, hvis der åbner sig mulighed for at påvirke og udvikle de berørte områder.

I de nye lokalplaner ved Amager Strand er defineret en række nye byrum og forbindelser, som kan understøttes i den videre udvikling. Tilsvarende bliver det vigtigt at sikre gode forbindelser gennem området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade, når det i fremtiden skal udvikles.

Her vil Jenagade og Bremensgade kunne forbindes videre til Cumberlandsgade, og der kan skabes en ny forbindelse videre mod Kløvermarken og til den grønne cykelrute her fra. På den måde kan Kløvermarken, Lergravsparken og



kysten forbindes gennem en trekant af mindre byrum og forbindelser, som er med til understøtte hinanden og styrke de allerede planlagte forbindelser i området. Det vil være en mulighed at løfte forbindelsen fra Østrigsgade via Laplandsgade til Kløvermarken, da den forbinder det indre Amager Øst med cykelruten over Christianshavn.

Med en fremtidig omdannelse af området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade bør de meget store matrikler brydes op, så der skabes bedre adgang på tværs og internt i området. Generelt er gadenettet i kvarteret syd for Holm-

bladsgade meget finmasket og regulært, mens der nord for Holmbladsgade sker en ændring af gadenettets struktur, som her er mindre finmasket. På kortet ovenfor er udpeget en række steder, hvor det vil være muligt at skabe forbindelser mellem kvarteret syd for Holmbladsgade og et fremtidigt nyt kvarter nord for Prags Boulevard.

Det kan være en mulighed at placere indgangsveje til et fremtidigt nyt kvarter i forlængelse af Woltersgade, Lyneborggade og Polensgade, da man med en evt. fremtidig ombygning af de almene bebyggelser mellem Holmblads-





*Den grønne Dalslandsgade har potentiale og kan binde Prags Boulevard med den grønne cykelrute mod Islands Brygge.*



*Holmbladsgade: de almene bebyggelser tv. skaber vanskelige vilkår for både bylivet og for sammenhængen til Prags Boulevard.*



*Prags Boulevard. Tv. ses alment boligbyggeri uden interaktion med gaderummet.*



*Kofoeds Plads har potentiale og kan fx anlægges i forlængelse af Kofoeds Skole. Der kan evt. skabes gennemgang til Lindgreens Allé.*

gade og Prags Boulevard, hvor mulighederne for passage i dag er begrænsede, vil have sikret muligheden for at integrere de to kvarterer bedre med hinanden.

Mod vest vil det være en mulighed at placere indgange til et fremtidigt nyt kvarter i forlængelse af adgangsvejene til Øresundskollegiet. Den grønne Dalslandsgade kan på længere sigt forbinde den planlagte grønne cykelrute langs Store Møllevej med Prags Boulevard, og samtidig vil gaderummet kunne bidrage til at integrere Øresundskollegiets og DFBs almene bebyggelses lidt lukkede verdener med et fremtidigt nyt kvarter mod øst.

Den i dag lukkede Nerikegade vil på længere sigt kunne åbnes og fortsætte gennem den almene bebyggelse mod syd, så den forbindes til Lybækgade syd for Holmblads-

gade. Det vil kunne bidrage til at vitalisere en del af Holmbladsgade, der i dag fungerer mindre godt, fordi den almene bebyggelse samt også Prismen skaber en lang og ret afvisende strækning uden åbne og aktive facader på Holmbladsgades nordside.

Holmbladsgade er en af Nordøstamagers centrale forbindelser, og dele af gaden har et velfungerende byliv. Gaden ender i dag uafklaret Ved Amagerbanen, og det vil være en mulighed at fortsætte gadeforløbet videre mod øst.

I erhvervsområdet mellem Nyrnberggade og Strandlodsvej kan der arbejdes for at åbne for gennemgang flere steder. I dag er der på hele strækningen mellem Holmbladsgade og Lergravsvej kun mulighed for gennemgang via Jenagade, hvilket kan gøre det besværligt at færdes





*Byrummet ved Holmbladsgade/Bremensgade/Jenagade har potentiale i kraft af sin placering.*



*Lokalt byrum på Serbiensgade, mellem Polensgade og Hessensgade.*



*Potentiale for gennemgang fra Strandlodsvej til Lemberggade.*



*Jenagade bliver en central forbindelse til de nye kvarterer ved Amager Strand.*

i området og vanskeligt at få integreret de nye kvarterer mod Amager Strand i den eksisterende by. En mulighed kan måske være at skabe passage gennem bl.a. Kofoeds Skoles område, så kvarteret omkring Lindgreens Allé forbindes til Kofoeds Plads og videre til Eliasgade og Serbiensgade. Her kan der evt. skabes videre passage gennem bebyggelsen omkring Badensgade.

Lokalplanen Strandlodsvej, mellem Strandlodsvej og Ved Amagerbanen, fastlægger en central stiforbindelse, der fortsættes i 'Midterkilen' i lokalplanforslaget Ved Amagerbanen Syd. Det vil være en mulighed at skabe videre forbindelse herfra til Nyrnberggade. Gennem samme område kan der skabes forbindelse til lokalplanområdet Strandlodsvej i forlængelse af Lemberggade. I hele området mellem Ved Amagerbanen og Amager Strandvej kan der også

arbejdes på at sikre forbindelser i nord-syd gående retning og på tværs af Prags Boulevard, særligt når der skal planlægges for arealet omkring Yderlandsvej, som pt. ligger i 2. del af planperioden.

I arbejdet med nye planer for den tidligere gasværksgrund, Amager Strandvej 3, er det en mulighed at sikre, at der på et senere tidspunkt kan etableres forbindelser på tværs af Prøvestensbroen, hvis forholdene her skulle ændre sig.



### Nordøstamagers egenart

Nordøstamager er et af få områder i København, hvor industri, erhverv og store tekniske anlæg fortsat er til stede i vidt omfang, og både industrihistorien og de fortsat aktive anlæg sætter et tydeligt præg på området på godt og ondt. Store dele af Nordøstamager er forurenet p.g.a. tidligere og nuværende anvendelse, og store områder er planlagt og formet på erhvervets og industriens præmisser. Støj, lugt og tung trafik er en del af oplevelsen på Nordøstamager, og kystrækningen nord for Prags Boulevard bærer tydeligt præg af disse forhold og er i Kommuneplan 2015 fortsat fastlagt til industri- og havneformål (se figur 1A). Tilstedeværelsen af industri og erhverv sætter begrænsninger på udnyttelsen af de rekreative potentialer omkring kysten og vandet. Men samtidig bidrager den fortsatte tilstedeværelse af forskellige typer erhverv og de mange gamle erhvervsbygninger til, at Nordøstamager er et oplevelsesrigt og varieret område med tydelige historiske spor og en meget lav grad af velordnet forudsigelighed. Området rummer meget store kontraster: den helt lille og indadvendte skala i områdets kolonihaver møder den store skala i Prøvestenens siloanlæg og det vidtstrakte udsyn over vandet; de ufriserede ruderat-arealer og skrotforhandlernes larmende rod møder de velordnede karrékvartaler og det nye boligkvarter ved Strandlodsvej, og Holmbladsgadekvarterets velkendte rødstenskarréer brydes til stadighed af mindre lommer af gamle fabriksbygninger, villaer og små huse med landsbypræg. Nordøstamagers egenart præges altså af netop sammensætheden og det kontrastfyldte og består i dag især af følgende træk:


- Kyststrækningen og dens grønne bælte (hvoraf en del består af tomme industrigunde jf. KP15), der i dag opleves som en blød overgang mellem byen og vandet
- Kløvermarkens store, åbne flade med sportsaktivitet og udsigt til Indre Bys tårne og spir
- Den lille skala og det særlige fritidsmiljø i kolonihaverne mod Syddyssen og mod kysten
- Rødstenskarréerne med det meget tætte grid af gader og det tydeligt bymæssige præg
- Gentagne brud med karréstrukturen i form af enkeltbygninger og enklaver af villaer og små huse
- Industri- og erhvervsområder med meget få gader og flere steder uden adgang for offentligheden
- Den meget store skala i industrielle og tekniske anlæg, især på Prøvestenen og Kraftværkshalvøen
- Tilstedeværelsen af blandet erhverv og småerhverv tæt på boliger - og ikke kun konsum- og livsstilsorienteret erhverv
- Industrihistoriens tydelige spor, særligt i form af bygningskulturarven og Amagerbanens tracé
- Prags Boulevards og Lergravsvejs grønne bånd, der spejles af Italiensvej og Greisvej længere mod syd
- Vildtvoksende bynatur i form af ruderat-arealer



*Nordøstamager præges af store kontraster og rummer både boliger, erhverv, butiksliv, natur og industri.*



Geografisk oversigt over Nordøstamagers egenart.

- |  |   |
|--|---|
|  Kyst/vandlinje           |  Erhvervs/industriområde                         |
|  Grønt bælte/flade        |  Erhvervs/industriområde under omdannelse        |
|  Ældre karrébebyggelse    |  Teknik/industri i stor skala                    |
|  Nyere karrébebyggelse    |  Amagerbanens tracé                              |
|  Brud med karrébebyggelse |  Grønne bånd langs Prags Boulevard og Lergavsvej |
|  Stok/punktbebyggelse     |   |





*Den lille skala møder den store: Fiskeriforeningen Prøvestenen og Kraftværkshalvøens enorme bygninger.*



*Natur møder industri ved Prøvestenen og Kløverparken.*



*Grønt bånd langs Prags Boulevard.*



*Den åbne himmel og udsigt over vandfladen.*



*Amagerbanens tracé ved Kløvermarken.*





*Kløvermarkens åbne flade med Indre Bys tårne i baggrunden.*



*Lukket erhvervsområde mellem Prags Boulevard og Uplandsgade.*



*Rødstenskarréer langs Ungarnsgade og Albaniensgade. For enden ses Badensgades dobbelthuse, der bryder med områdets karréstruktur.*



*Industri og erhverv ved Laplandsgade.*



*Strandlodsvej. Nyt boligbyggeri og fungerende erhvervsområde.*



*Små huse ved Jenagade/Bremensgade bryder med karréernes skala.*



## Industriens bygningskulturarv

Nordøstamagers erhvervsområder rummer en lang række karaktergivende bygninger, der rummer historien om industrien på Nordøstamager, og som på den vis kan betragtes som områdets arkitektoniske og kulturelle "arvesølv". Mens SAVE-registreringerne er gennemført relativt grundigt i det ældre karré kvarter syd for Holmbladsgade, er der kun udført sparsomme registreringer i erhvervsområderne. I hele erhvervsområdet mellem Uplandsgade og Prags Boulevard er der eksempelvis i det gældende register ikke udpeget en eneste bygning med høj bevaringsværdi, blandt andet pga. bygningernes lave alder. Betragter man området under ét, frem for kun at se på bygningerne som enkelte objekter, kan man anskue kvarteret som et samlet miljø, der bærer historien om industrien på Nordøstamager. I en fremtidig omdannelse

af området kan denne fortælling bruges som afsæt, og ved at bevare eller videreudvikle en stor del af industriens bygninger, vil man kunne skabe et nyt kvarter med nye funktioner, der fletter sig ind i områdets historie og identitet og bygger videre på den. Brugen af det nedlagte tracé fra Amagerbanen til en ny cykelforbindelse, som følger og bevarer det oprindelige forløb, er et eksempel på en sådan tilgang, hvor de historiske spor bevares, uden at området musealiseres. På kortet herunder er med blå udpeget en række industri- og erhvervsbygninger, som det vil være værd at tage i betragtning til bevaring eller ombygning. Det anbefales, at man går grundigere til værks og ser på samtlige bygningers konkrete potentialer, når området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade i fremtiden skal udvikles.



### SAVE-værdier

- Fredet
- Høj bevaringsværdi (1-3)
- Middel bevaringsværdi (4-6)

### Udpeget af KK

- Øvrige bygninger med kulturbærende værd
- Samlet miljø med kulturbærende værdi

### Bevaringsværdige bygninger







## Opsamling

### Potentialer

Nordøstamager rummer et stort potentiale for byudvikling. Området ligger tæt på både Indre By og lufthavnen, og der findes store arealer med rekreativt potentiale på Kløvermarken, ved Christianshavns Voldanlæg og ikke mindst langs kysten og på den grønne strækning, der løber langs vandet i dag. Områdets historie med industri og produktion rummer fine potentialer i form af den kulturarv, der kommer til udtryk i Amagerbanens nedlagte tracé og i industriens arkitektur, der i nogen udstrækning kan bevares og videreudvikles til nye formål. Tilstedeværelsen af erhverv i området bidrager til diversiteten og kan understøttes i fremtidig udvikling.

### Udfordringer

Den hastige udvikling og den forventede befolkningstilvækst stiller store krav til planlægningen af området, så det sikres, at der skabes oplevelsesrige og velfungerende bykvarterer med både boliger, institutioner, erhverv og kultur- og fritidstilbud. De fysiske strukturer, som industrien har skabt i området, er en udfordring, idet de kan opleves som barrierer, der deler området og vanskeliggør adgangen til Nordøstamagers rekreative områder. Den fortsatte tilstedeværelse af industri i området er en udfordring i forhold til placering af boliger og institutioner, ligesom industrien begrænser udnyttelsen af områdets rekreative potentialer, blandt andet pga. jordforurening, støj og sikkerhedsmæssige forhold.



## Konklusion

Som resultat af helhedsanalysen af Nordøstamager opstilles 7 opmærksomhedspunkter til den videre udvikling af området:

### Adgang til vandet

Kystnærheden er områdets største aktiv. Der bør sikres adgang til kysten, og muligheden for at bevæge sig langs vandet, samt muligheden for at udnytte vandet til rekreative formål, bør fremmes. Den nuværende grønne strækning langs kysten, der fungerer som en blød, landskabelig overgang mellem byen og vandet, kan videreudvikles og integreres i fremtidig udvikling af området.

### Bedre forbindelser

En stor del af Nordøstamagers beboelse ligger relativt afskåret fra områdets rekreative arealer i kraft af mellem-liggende erhvervsområder og større veje, der kan opleves som barrierer. Samtidig kan forbindelserne mellem de enkelte kvarterer forbedres. Fremtidig udvikling af området bør stille efter gode forbindelser for bløde trafikanter og tiltag, der kan binde området bedre sammen.

### Fleksibel planlægning

Nordøstamager er behæftet med en række større ubekendte faktorer, der vil have afgørende indflydelse på, hvordan der kan udvikles i fremtiden. I den aktuelle planlægning anbefales det, at man indarbejder muligheden for på længere sigt at forbinde sig til områderne nord for Prags Boulevard, hvor fremtidsudsigterne fortsat er usikre, men hvor der ligger et stort potentiale for byudvikling

### Kulturarv: industriens bygninger er områdets arvesølv

I ny udvikling anbefales det, at man tager afsæt i områdets industrihistorie og den tilhørende bygningskultur-arv. Området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade kan anskues som et samlet miljø, hvor bygningerne som helhed bærer en del af Nordøstamagers historie og identitet. Der kan bygges videre på denne fortælling gennem en høj grad af bevaring og ombygning af industriens bygninger, kombineret med ny udvikling.

### Blandede funktioner

Nordøstamagers sammensætning af boliger og småerhverv bidrager med en høj grad af oplevelsesrigdom. I fremtidig udvikling af området anbefales det, at man fremmer den fortsatte mulighed for at drive blandet erhverv, der er foreneligt med boliger.

### Evaluering og læring

De tidligere erhvervs- og industriområder på Nordøstamager rummer en række barrieremæssige udfordringer, som går igen flere steder: de har få gennemgående forbindelser; de består af store, ofte lukkede matrikler; de er omgivet af trafikale strukturer, der kan opleves som barrierer. Før området mellem Prags Boulevard og Uplandsgade udvikles, anbefales det, at man evaluerer de nu aktuelle planer langs Amager Strand, hvor en del af forudsætningerne har været de samme, og vurderer effekten af den planlagte type af forbindelser og byrum, så evt. læringspunkter kan tages med i den videre udvikling af Nordøstamager.

### Helhedsorienteret udvikling

I den fremtidige udvikling er det vigtigt, at der sker en tidlig afklaring af behovet for placering af kultur- og fritidsfaciliteter og kommunale servicetilbud, så det kan sikres, at der udvikles velfungerende, helhedsorienterede bykvarterer.











**SAMMEN  
OM BYEN**

**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen