KØBENHAVNS KOMMUNE
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Park og Byrum

17. marts 2026

Høringssvar på "Foranalyse Helhedsplan for grøn omdannelse af Kigkurren"

Med henvisning til projektnummer 100429 "Foranalyse: Helhedsplan for grøn omdannelse af Kigkurren 2026-02-06" sender vi hermed vores høringssvar.

Inddragelse
Amager Vest Lokaludvalg (AVLU) har i forbindelse med denne høring ønsket at tage dialog med grundejerne på ejendommene langs gaderne Snorresgade, Sturlasgade og pladsen Kigkurren for at få deres kommentarer til Foranalysen.

Udover at sende høringsmaterialet til grundejerne afholdtes et møde i VIPP A/S lokaler i Sturlasgade den 6. marts 2026.

Materialet er kun delt med en begrænset gruppe, fordi det er meget svært at drøfte de trafikale forhold for området, inden udkast til Trafik- og Byrumsplan Amager er offentliggjort.

Trafik- og Byrumsplan Amager forventes offentliggjort i slutningen af april måned. Vi overvejer efterfølgende at holde et fælles borgermøde om projektet Kigkurren sammen med en præsentation af Trafik- og Byrumsplanens trafikale løsningsforslag til den nordlige del af Islands Brygge.

Høringssvar
Vi har modtaget høringssvar fra 8 grundejere og fra 3 beboere i området.
Der er generel positiv holdning til projektet om mere begrønning, men der er mange kommentarerne og ubesvarede spørgsmål fra grundejerne til trafikafviklingen og parkering.

Især udløser scenarie B med lukning af Sturlasgade en del spørgsmål, som bedst kan tages op sammen med præsentation af Trafik- og Byrumsplan Amager. Trafik- og Byrumsplanen fokuserer på fredeliggørelse af boligområder ved at stoppe gennemkørsel for biler og indeholder også ensretning af gaden Islands Brygge for at kunne udvide cykelstierne.

I høringssvarene er der også ønsker om en højere grad af begrønning, en anden fordeling af det grønne og bedre forhold for cyklende og gående.

Københavnersamlingen Amager 2024
Borgerne på Amager fremsatte tydelige ønsker til udviklingen af pladsen mellem husene i anbefalingerne fra Københavnersamlingen Amager 2024.

Centralt var, at bilerne optager for meget af pladsen mellem husene på Amager. Det fremgår, at bilerne på Amager i 2024 anvendte 61% af arealet mellem husene til kørebane og parkering. Anbefalingen er, at det reduceres til 52% i 2030 og yderligere til 46% i 2035.

Analysen fra Gehl vurderede, at biler optog 62% af arealet i dag og at det ville kunne reduceres til 41% gennem projektet. I Gehls beregninger indgik, at parkering af biler reduceres fra at optage 20% af arealet til at optage 16%.

Vi vil gerne kunne vurdere projektet mod Gehls beregninger og Københavnersamlingens anbefalinger. Til det mangler vi oplysninger om andelen af arealet mellem husene, som bilerne optager i dag og andelen i de to scenarier.

Tilsvarende havde Københavnersamlingen oplysninger om andelen af arealet mellem husene som anvendes af cyklerne. Det var 7% i 2024, med mål om at stige til 10% i 2023 og 13% i 2035.

Til vurderingen af projektet mangler vi oplysninger om cyklernes andel i dag og i de to scenarier.

Amager Vest Bydelsplan
Projektet er beskrevet i Amager Vest Bydelsplan som en biologisk korridor fra Amager Fælled til Havneparken på Islands Brygge gennem pladsen Kigkurren og gennem både Snorresgade og Sturlasgade.
Se https://amagervestlokaludvalg.kk.dk/bydelsplanen/biodiversitet/kigkurren

Vi finder ikke, at projektet lever op til beskrivelsen om en biologisk korridor på grund af de lange stræk uden bevoksning i Snorresgade og Sturlasgade. Bilerne optager for meget af pladsen.

I Amager Vest Bydelsplan er der et afsnit med stor fokus på bytræer i de tæt bebyggede områder. Projektet lever ikke op målene om flere bytræer.
Se https://amagervestlokaludvalg.kk.dk/bydelsplanen/biodiversitet/bytraeer

Parkering
I foranalysen beskrives, at der er en høj belægningsprocent på parke-ringspladser til biler.

Vi er uforstående overfor denne oplysning, når vi f.eks. kan se, at der er få par-kerede biler i Sturlasgade om morgenen og om aftenen.

Generelt kunne vi ønske en uddybning af, hvad parkeringsbelægningsprocenten egentlig viser og kan bruges til.

Vi har set på parkeringsbelægningen på KBHKORT.KK.DK/parkering og fundet overraskende værdier.
Den lille gade Vestmannagade opgives at have en belægningsprocent på 300%. Ved at hente optællingsrapporten kan vi se, at gaden er opgjort til at have 4 P-pladser, men der er 18 pladser i gaden. Det ser ud til, at de fire opgjorte pladser, er antal pladser ikke reserveret til EL-biler, delebiler mm.
Det ser ud til, at belægningsprocenten opgøres ved at alle holdende biler tælles og sammenholdes med antal pladser uden restriktioner.

Det fremgår tydeligt af analysen at med parkering tænkes primært på biler. Analysen beskriver, at der er 349 offentlige og 224 private parkeringspladser med i alt 573 pladser til biler i området. Til cykler er der 81 offentlige og 30 private pladser med i alt 111 pladser.

Scenarie B indeholder udvidelse af parkering til cykler med 36 pladser til i alt 147 pladser. Til biler reduceres der med 127 pladser til 446 pladser.

Cykelparkeringen er helt utilstrækkelig, da beboerne i København har omkring fem gange flere cykler end biler. Resultatet er, at cykler parkeres på fortove og begrænser derved fremkommeligheden for gående.
Der kan parkeres 10 cykler på en bils plads.

Vi foreslår, at arealet til parkering af biler reduceres yderligere end foreslået i scenarie B således, at der afsættes mere plads til cykler og til forbedrede forhold for gående.

Mvh. Amager Vest Lokaludvalg