



# TRAFIK- OG BYRUMSPLAN FOR ØRESUNDSVEJKVARTERET

## KOLOFON

**Titel:**

Udkast til Trafik- og Byrumsplan for  
Øresundsvej kvarteret 2006

**Forfatter:**

Sven Allan Jensen as

**Redaktion:**

Jørgen Bunde (ansv),  
Sven Allan Jensen as  
Kim Røssell, Områdefornyelsens Sekretariat

**Trafikplangruppen:**

Frank Johansson, Torben Nielsen, Ulrik Sylvest  
Nielsen, Tine Petersen, Anette Jensen, Jes König,  
Arne Carlsen, Niels Højsteen, Lillian Simonsen,  
Tage Saarby, Helmer Støvelbæk, Arne Bertram,  
Birgitte Hammer, Kirsten Præstegaard, Anja Pug-  
gaard, Kim Spiegelberg Larsen, Henrik Lyng,  
Annelise Sørensen, Kiss Nandfred, Bill McGrath,  
Rita Østergaard, Jakob Westh, Stig Eidorff, Mona  
Sillemann, Manja Sand, Birgitte Skov Christensen,  
Finn Holm, Michael Haugaard, Matthias Söder-  
berg, Kris Ømann, Ulf G. Steffensen, Preben  
Hansen, Tom Fuglevig, Sven Andersen, Bo Sand,  
Thomas Hansen, Palle Jensen, Randi Sørensen,  
Britta Lindberg Jørgensen, Helmer Nielsen og Eva  
Lintrup.

**Projektleder:**

Jan Salling Kristensen, Områdefornyelsens  
Sekretariat

**Layout:**

Sven Allan Jensen as i samarbejde med  
Områdefornyelsen

**Trykt hos:**

Prinfo, Aalborg

**Oplag:**

1000 eksemplarer

**Udgivet af:**

Områdefornyelsen i Øresundsvej kvarteret  
Copyright: Områdefornyelsen i  
Øresundsvej kvarteret

**Kontakt:**

Områdefornyelsen i Øresundsvej kvarteret  
Sekretariatet  
Øresundsvej 6, 1  
2300 København S.  
+45 32860781  
info@oresundsvej.dk  
www.oresundsvej.dk

**Tak til:**

Lotte Bech, Københavns Kommune, Vej & Park  
Henrik Lyng, Københavns Kommune, Vej & Park.  
Henning Lindstrøm Larsen, Københavns Kom-  
mune, Vej & Park  
Jens Christian Højgaard, Københavns Kommune,  
Vej & Park

ISBN nr.: 87-91916-00-3

Juni 2006

*Forsidebillede: Øre-  
sundsvej mod vest hen  
imod Amagerbrogade*



# INDHOLD

## FORORD

Et nyt Amager midt i vækstens øje .....	4
---	---

## STATUS

Forskellige gader spiller hver sin rolle .....	6
Flere forbindelser på tværs .....	7
Mange gader til lokalt brug .....	9
Den grønne gren.....	12
Gadebrug.....	13
Kollektiv trafik.....	14

## FORUDSÆTNINGER

Nye trafikmønstre .....	15
Flot allé .....	16
Cyklister og fodgængere.....	17
Total tilgængelighed.....	18
Fart på lavere hastighed .....	18
Grøn politik .....	19

## LØSNINGSFORSLAG

Flere muligheder .....	20
Ikke et enten-eller .....	22
Kvarteret mellem Brysselgade og Øresundsvej.....	24
Øresundsvej.....	25
Kvarteret mellem Øresundsvej og Elbagade.....	27
Kvarteret syd for Elbagade .....	30
Den grønne forbindelse .....	32
Parkeringsregnskab.....	34
Lys på projekterne .....	35

FRA IDE TIL VIRKELIGHED .....	36
-------------------------------	----

Oversigtskort.....	39
--------------------	----

## DET VIDERE FORLØB

Offentlig fremlæggelse.....	40
Offentligt møde .....	40
Bemærkninger og forslag .....	40
Yderligere oplysninger .....	40
Opfølgning på planen .....	40



## FORORD

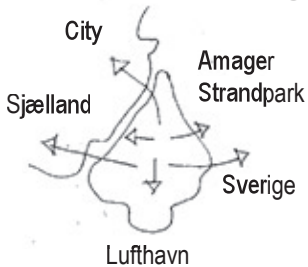
### FØR



### ET NYT AMAGER MIDT I VÆKSTENS ØJE

Der er i de senere år sket meget, som har ændret trafikbilledet på Amager. Fra førhen at være een stor landsby, er Amager nu nærmest blevet centrum for Københavns udvikling. Udbygningen af Lufthavnen, Ørestaden og Amager Strand har fuldstændig lavet om på, hvad der er op og ned på Amager, ikke mindst på det trafikale område.

### IDAG



Trafikmålene er ikke mere Københavns centrum i den ene ende og Lufthavnen i den anden. Sverige, Øresundskysten, Vestamager og Sjælland er nye retninger, som Amager er orienteret imod. Trafikmønstret er derfor også blevet helt anderledes. Samtidig vokser Amager. Masser af nye arbejdspladser kommer til, hvilket igen sætter gang i efterspørgslen efter boliger, indkøbsmuligheder og institutioner.

### DEN TRAFIKALE DAGSORDEN ER ÆNDRET

Med udbygningen følger nye trafik anlæg. Motorveje, jernbaneforbindelser og Metroen har givet et helt andet trafikmønster. Disse anlæg er nødvendige, for den "gamle" infrastruktur, veje og busser, slår på ingen måde til. Men derudover åbner den nye tid også op for en aflastning og anvendelse af gaderne på en anden måde.

Det viser Trafikplanen for Amager fra 2002. Den indeholder f.eks. forslag om at Amagerbrogade med tiden kan komme til at spille en helt anden rolle; fra at være gennemfartsåre til at være bydelsgade. Scenariet er, at den gennemkørende trafik på Amagerbrogade skal falde og give plads for butiksliv, mindre støj og os, større fremkommelighed for busser og trafikikkerhed for gående og cyklister.

*Amager er i dag orienteret i mange retninger*



*Forslag til Tycho Brahes Allé i nye klæder udarbejdet af GHB-Landskabsarkitekter a/s 2005*

GHB-Landskabsarkitekter a/s Frederiksborgs Kanal 18 A 1220 København K Tlf: 3312.3738 E-mail: ghb@ghb-landskab.dk

## BOMILJØET PRIORITERES

Lysten til forandring strækker sig helt ind i de enkelte lokalområder. Lejligheder moderniseres og udbygges. Loftsetager tages i brug og altaner hænges på facaderne. Ligesom gårdrummene renoveres.

Det omfatter imidlertid også gaderummene. På den ene side skal der være parkeringspladser nok til bilerne, og på den anden side ønsker man også gerne, at gaderne kommer til at se pænere ud; de skal kunne bruges til ophold og leg, de skal være sikre at færdes på for børn og ældre, og de skal være mere præsentable.

Gader med brede asfalkørebaner, smalle fortove, kryds med hjaltænder og biler med for høj hastighed skal afløses af moderne »Byrum« med pladser og torve med anden belægning, beplantning og cykelstier på udsatte steder. Et miljø, hvor bilerne bliver tvunget til at vise mere hensyn over for fodgængere og cyklister.

## MULIGHEDERNES KVARTER

Kvarterplanen fra 2005 har allerede kastet en lang række ideer på bordet. Det er ikke, fordi borgerne ikke har fantasi til at forestille sig et andet Øresundsvejkvarter. Og forslagene vidner også om indleven og tro på, at det nytter noget. At kvarteret kan forandres til det bedre.

I et forsøg på at samle den hidtidige planlægning sammen, og gøre den til et hele, har Områdefornyelsens sekretariat i samarbejde med borgerne i kvarteret gennem offentlige møder og kontakt til en

følgegruppe udarbejdet denne Trafik- og byrumsplan med bistand fra planlægningsfirmaet Sven Allan Jensen as.

Planen indeholder nogle bud på, hvordan trafikken kan reguleres, og viser eksempler på projekter, som kan tilføre kvarteret nye kvaliteter.

På Områdefornyelsens vegne er det mit håb, at den kan bidrage til at vise vejen frem, skabe nye værdier, og gøre vores kvarter mere attraktivt for alle dem, som bor der, flytter dertil i fremtiden eller besøger det.

Frank Johansson  
Formand



*En aktiv gruppe af borgere og repræsentanter for Områdefornyelsens sekretariat foretog den 13. februar 2006 en byvandring for at kigge på de konkrete problemsteder i kvarteret.*

## STATUS

### FORSKELLIGE GADER SPILLER HVER SIN ROLLE

#### EN SÆRLIG HOVEDGADE PÅ LANGS

Trafikmiljøet i Øresundsvejkvarteret er først og fremmest præget af trafikken på den overordnede fordelingsgade **Amagerbrogade**, som afgrænser kvarteret mod vest.

Som fordelingsgade er den smal. Der er kun plads til smalle fortove og cykelstier i begge sider, et spor for busser skiftevis i den ene eller den anden retning og derforuden eet smalt kørespor for biler i hver retning.

Undervejs er der lyssignalregulerede kryds, men på grund af pladsmangel er der i flere kryds forbud mod venstre- eller højresving. Her kører hver dag ca. 17.000 biler frem og tilbage mellem oplandet

længere ude på Amager og København på den anden side af broerne. Trafikmiljøet er anstrengt og fremkommeligheden er ringe. I myldretiderne er hastigheden et problem, fordi den er for lav, mens den om aftenen er det, fordi den er for høj.

Gaden virker derfor også som en barriere i forhold til boligområder og butikker på den anden side. Dette forstærkes yderligere af, at der på begge sider af Amagerbrogade ligger butikker, som tiltrækker mange fodgængere, og at parkeringsmulighederne er meget begrænsede.

Støjniveauet er højt og luftforureningen stor. Ifølge Trafikplanen for Amager er der på Amagerbrogade en stor barriereeffekt (høj boligthed og krydsningsbehov), et støjniveau på over 65 dB(A) og et indhold af NO i luften på over 133 ug/m<sup>3</sup>.

*Det er svært at komme igennem i myldretiden*





## EN BAGTRAPPE MOD ØST

Kvarteret afgrænses på den anden side mod øst af bydelsgadeforløbet **Frankrigshusene, Wittenberggade, Moselgade og Kastrupvej**, hvor der er knap så meget trafik, kun omkring ca. 4-7.000 biler i døgnet, bl.a. fordi Kastrupvej er lukket ved Øresundsmotorvejen. Vejforløbet er åbent og regulært.

Der er cykelstier i begge sider syd for Lyongade og knap så mange sidevejstilslutninger og butikker som på Amagerbrogade. Undervejs er der lyssignalregulerede kryds ved Englandsvej, Øresundsvej, Wittenberggade og Frankrigsgade.

Trafikafviklingen er ikke så kompliceret, idet dog det langstrakte, åbne og brede vejrum nemt får bilisterne til at køre for hurtigt og dermed skabe vanskeligheder for krydsning for cyklister og fodgængere.

## FLERE FORBINDELSER PÅ TVÆRS

Mellem Amagerbrogade og Kastrupvejlinien er der flere tværforbindelser: Fra nord mod syd Brysselgade, Frankrigsgade, Lyongade, Øresundsvej, Tycho Brahes Alle, Højdevej, Elbagade og Parmagade. Bl.a. på grund af Ålandsgades ensretning mod syd og Brysselgades mod det lyssignalregulerede kryds på Amagerbrogade fungerer **Brysselgade** som en slags gennemfartsåre fra Kastrupvejlinien til Amagerbrogade.

Trafiksituationen er derfor noget konfliktfuld, dels på grund af de mange gennemkørende biler med stor hastighed, og dels fordi Brysselgade samtidig fungerer som



*Et åbent vejrum*



*Brysselgade; på samme tid gennemfartsåre, parkeringsplads, busholdeplads og ind-/udkørsel til og fra Amager Centret*

parkeringsgade, busholdeplads og i en vis udstrækning også som ind-/udkørsel til/fra Amager Center. Dette gælder selv om der er ensrettet indkørsel til centrets parkering via Jacob Holms Gade.

På grund af venstresvingsmulighed på Amagerbrogade benyttes **Frankrigsgade** som adgangsvej til den nordlige del af kvarteret. Et indkørselsforbud i Spaniensgade er indført for at begrænse gennemfartstrafikken mod syd.

Gaden er imidlertid smal på den vestlige strækning, hvor der også ligger en børnehaven, som har behov for afsætning og optagning af børn.

*Lyongade er mod vest  
en pæn gade*



*Øresundsvej har et  
åbent look*



Da indkørsel til **Lyongade** i begge ender er ureguleret og da gaden er relativ bred og åben med parkering og alletræer fungerer den nærmest som en lokalgade med begrænset trafik, også gennemkørende. På den østlige strækning er kørebanen bred og parkeringen uordentlig.

**Øresundsvej** indgår ligesom Amagerbrogade som fordelingsgade i det overordnede gadenet i København. Den fungerer som én af de få vejforbindelser, der skærer hele vejen på tværs af Amager fra Ørestaden til Amager Strandpark-området. Der er lyssignaler i begge ender og den manglende venstresvingmulighed i krydset på Amagerbrogade kompenseres der for ved at vælge Englandvej igennem Krydset.

Ud over at give plads for den gennemkørende trafik fungerer Øresundsvej også som en vigtig adgangsvej til Øresundsvej-

kvarteret, bl.a. med adgang til Føtex på hjørnet af Kirkegårdsvej og til en stor del af kvarteret omkring Kirkegårdsvej m/ sidegader.

Selv om der kun kører omkring det halve antal biler af, hvad der gør på Amagerbrogade, så virker bilerne også her noget dominerende. Dette skyldes ikke mindst, at vejen krummer, er dårligt reguleret og oversigten er ringe.

Kørebanen virker bred og afgrænsningen er noget diffus bl.a. på grund af spredt parkering, flere sidegadetilslutninger og busstoppesteder. Krydset ved Kirkegårdsvej/Spaniensgade virker uoverskueligt og åbent, samtidig med at de to sidegader ligger forskudt i forhold til hinanden.

**Tycho Brahes Alle** og **Højdevej** fungerer også bl.a. i kraft af deres store bredde som nemme gennemkørselsruter og igennem og adgangsveje til den sydlige del af kvarteret. Kun de uregulerede porte mod Amagerbrogade og Kastrupvej lægger en dæmper på benyttelsen.

Som en slags mellemstykke på forbindelsen fra Peder Lykkes Vej over i Kastrupvej og Italiensvej og med sin fulde tilslutning til Amagerbrogade er **Elbagade** en vigtig forbindelse ind i kvarteret i syd frem til Grækenlandsvej. Gaden er anlagt som en bred allé med vinkelret parkering og der kører busser.

Bilerne kører hurtigt igennem, men med det klare profil virker trafiksituationen overskuelig, bortset fra krydset ved Grækenlandsvej, som har en hævet flade for at skærpe bilisternes opmærksomhed over





*Elbagade - en gade som er en Allé*

for bl.a. mange krydsende skolebørn. **Parmagade** fungerer i kraft af sin ensretning som en bolig- og parkeringsorienteret gade. Mod Amagerbrogade er den dobbeltrettet på det første stykke, og kan på denne måde fungere som adgang til Sundbyøsterhallen.

#### MANGE GADER TIL LOKALT BRUG

De øvrige gader i kvarteret er korte strækninger, som forløber på kryds og på tværs; øst-vest eller nord-syd. Nogle er smalle og andre ret brede. I hovedsagen fungerer de som parkeringsplads for ejendommene langs med gaderne.

Reberbanegade, Spaniensgade, Kirkegårdsvej og Grækenlandsvej udgør en ryggrad i det lokale gadenet. Her afvikles en del gennemkørsels- og fordelingstrafik,

ikke mindst til og fra Føtex og en række institutioner inde i kvarteret. De fleste gader er dobbeltrettede. Kun Brysselgade, Jacob Holms Gade og Parmagade er ensrettede. Og på en lille strækning på Portugalgade findes et Lege- og opholdsområde (15 km/t-zone).

Ellers er alle andre gadestrækninger klassificeret som gadestrækninger i »Bymæssig bebyggelse« med en påbudt hastighed på maksimalt 50 km/t.



*Eksempler på lokale gader. Belgiensgade, Augustagade, Kirkegårdsvej og Kirkegårdsvej.*



## VEJENES TILSTAND

Gaderne i kvarteret er generelt i en dårlig vedligeholdelsesmæssig stand. Kantsten og fliser er mange steder knækkede, fordi bilerne kører op og parkerer specielt på de brede fortovsarealer. Træerne lider ofte skade ved denne form for parkering, da de er ubeskyttede.

Der savnes generelt afstribning, ikke mindst af vigepligtsforholdene. Der findes desuden flere steder en række »døde arealer« i hjørnerne af kryds og i udflydende gaderum, f.eks. langs Reberbanegade, sidegade til Keplersgade, på Streckersvej og langs Kretavej.

De indebærer både et vedligeholdelses- og trafikikkerhedsmæssigt problem. Desuden bidrager disse arealer til et ringe visuelt miljø.

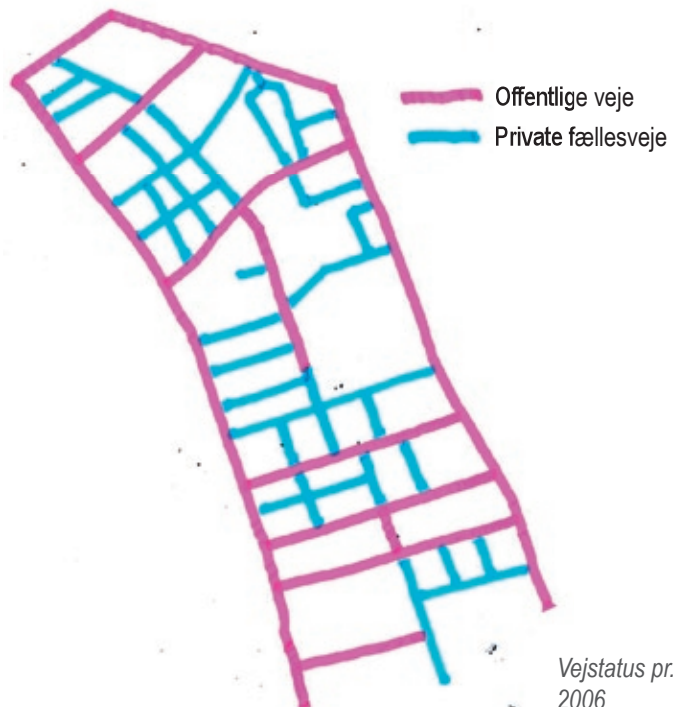
## KOMPLICEREDE EJERFORHOLD

Normalt er de store veje med megen trafik, bus- og erhvervstrafik samt gennemkørende trafik, offentlige veje, hvor Kommunen står for reovering/ombygning og vedligeholdelse.

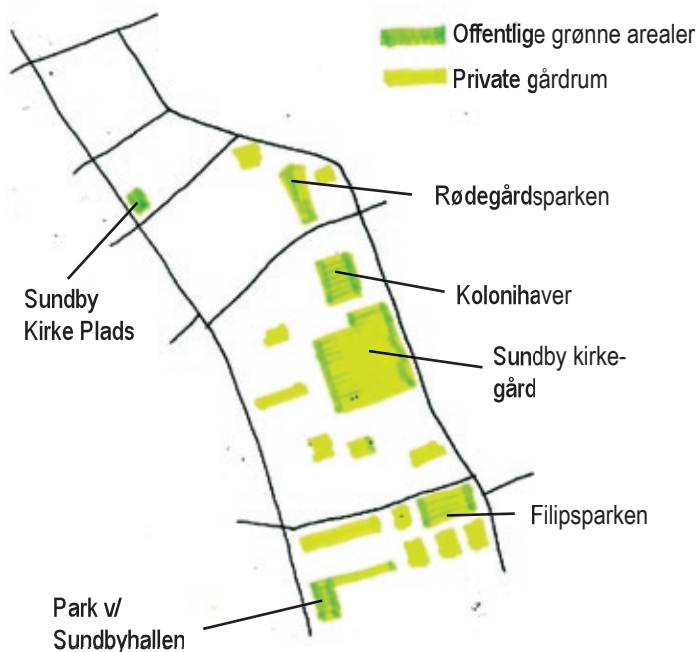
Mens de mindre betydende veje, som hovedsagelig tjener de lokale formål, er private fællesveje. Her er det så grundejerne, som har ansvaret for vejens udformning og stand.

Af historiske grunde er denne opdeling ikke fuldstændig klar i Øresundsvejkvarteret.

Se planen.







14 private og 7 offentlige  
åndehuller

## DEN GRØNNE GREN

### FLERE PRIVATE, GRØNNE AREALER

Der er i de senere år blevet gennemført flere gårdrydninger i gårdrummene inde i kvarterets karréer. De har givet plads til værdifulde rekreative arealer. Der findes derudover nogle få gode offentlige parkområder, specielt i den sydlige del af kvarteret.

### STORT SET INGEN BYRUM

De fleste gadestrækninger er anlagt med et profil med en kørebane i midten og fortove ved siderne langs boligblokkene. Kun nogle få steder indeholder gaderummet grønne partier og tiltag til fredelige opholdsarealer.

Elbagade og Lyongade er smukke gadestrøg med allégadetræer i begge sider, og på Smyrnavej og Elbagade er 2 karréer rykket ind for at give plads for et anlæg

## Eksempler på offentlige parker og grønne områder

- *Sundby Kirkegård.* Den vestlige del af Sundby Kirkegårds gamle del kan senest i 2019 overgå til rekreative formål. Aralet mod Kirkegårdsvej vil kunne frigøres før 2009.
- *Rødegårdsparken* vil i 2007 gennemgå en omfattende renovering som en del af Områdefornyelsen.
- *Kolonihave- og institutionsområde* syd for Lynettevej.
- *Filipsparken.*
- *Anlæg ved Højdevej*
- *Sundbyøster Plads* er netop nyistandsat med et grønt område og en belagt plads ud mod Amagerbrogade.
- *Pladsen foran Sundby Kirke* er i Trafik- og byrumsplan for Amager foreslået udviklet til en pladsdannelse og projektet nævnes ligeledes i Handlingsplan for Københavns Byrum, Oktober 2005.

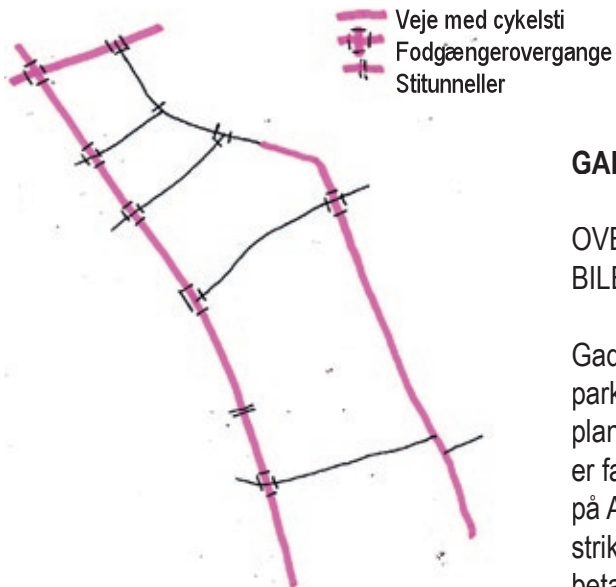
omkranset af boligblokkene. Keplersgade er på 2 delstrækninger nedlagt til fordel for grønne arealer og Sofie Brahes Allé er spærret i den nordlige ende med fredelig-gørelse til følge.

Disse opholdsarealer rummer imidlertid ikke specielle kvaliteter, som inspirerer beboerne til at opholde sig ude. Kun omkring nedgangen til Metrostationen Amagerbro er der anlagt en bevidst pladsdannelse foran Amager Center.

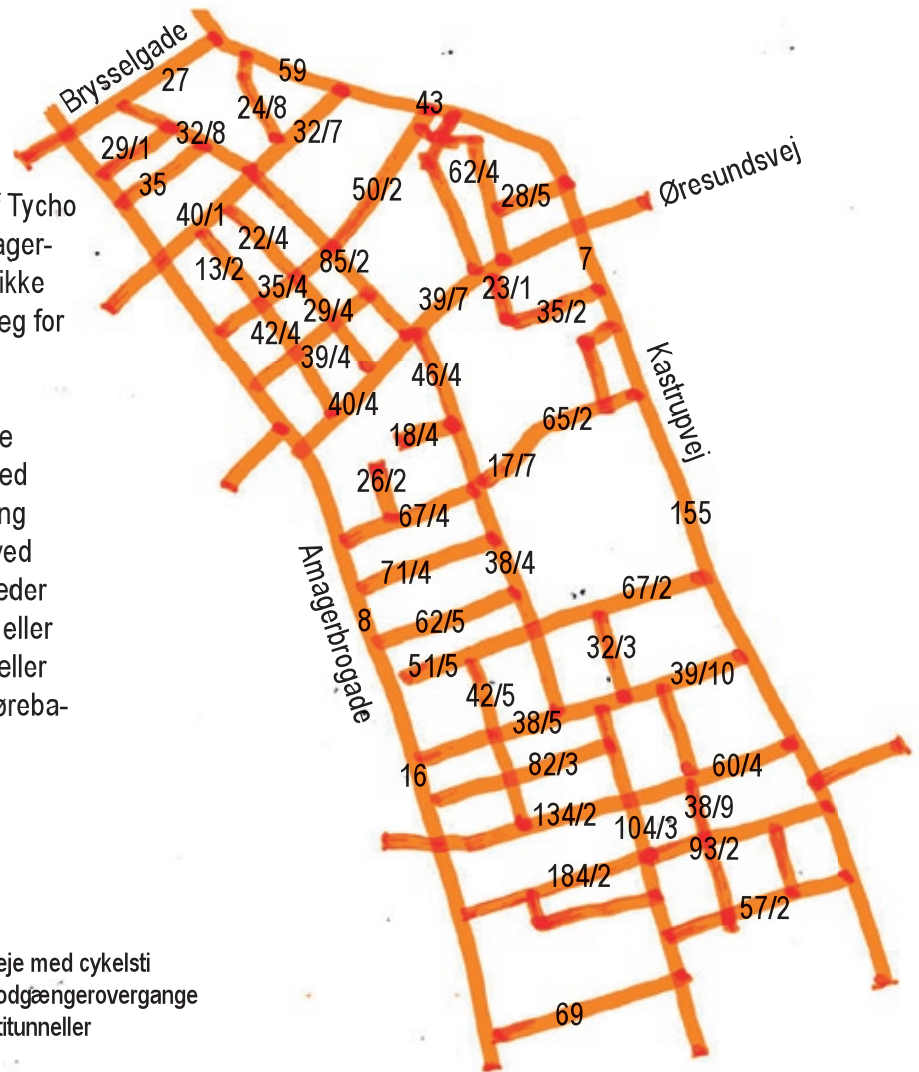
## STIFRIT OMRÅDE

Bortset fra en stitunnel for enden af Tycho Brahes Allé og cykelstier langs Amagerbrogade og Kastrupvejlinien er der ikke nogen steder etableret særlige anlæg for de bløde trafikanter.

Cyklisterne må uden for cykelstierne færdes på bilisternes betingelser med højtænder og lyssignaler til regulering af vigepligten, og fodgængerne er ved krydsning af kørebanerne kun få steder beskyttet af fodgængerovergange i eller uden for lyssignalregulerede kryds eller midterheller. Ellers må de krydse kørebanerne på må og få.



Kun få bløde foranstaltninger



## GADEBRUG

### OVER 4 FODBOLDBANER FYLDT MED BILER

Gadearealerne er stort set fyldt op med parkerede biler overalt. Ved denne trafikplans udarbejdelse var der kun, hvor det er færdselsmæssigt begrundet, som f.eks. på Amagerbrogade og omkring kryds, restriktioner i form af P-forbud, stopforbud, betaling eller andet gældende.

2-timers parkeringszonen er i princippet nedlagt pr. 1. januar 2006, men indtil de nye betalingsautomater er installeret, vil de »gamle« parkeringsregler stadig gælde.

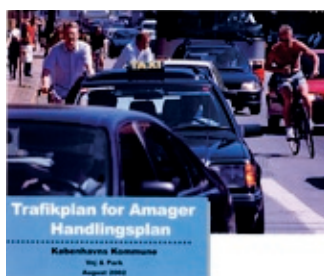
Parkeringsmuligheder 2006.  
Tallet før den skrå streg angiver antallet af lovligt offentligt tilgængelige P-muligheder januar 2006 Tallet efter den skrå streg angiver, hvor mange boliger i gaden, der i gennemsnit er fælles om 1 P-plads



2 timers-zonen forsvandt pr. 1. januar 2006



Højdevej med langsgående parkering i begge sider



8 bus- og én metrolinie

### P-situationen en hverdagsaften kl. 23.00:

- Der bor 13.180 personer i 8.372 boliger svarende til 1,6 personer i gennemsnit i hver bolig.
- På offentlige gader og private fællesveje er der tilsammen 2.562 offentligt tilgængelige, lovlige P-muligheder.
- 98% af disse pladser er optaget om natten, svarende til i gennemsnit 1 P-plads pr. 3,2 boliger.

Pyramiderne viser vej til Metroen

## KOLLEKTIV TRAFIK

### I GOD KONTAKT MED OMVERDENEN

Øresundsvej kvarteret er godt betjent af både busser og Metroen. Stort set hvert 5. minut er der afgang i alle retninger



Linie	Fra	Til	Via	Rute i kvarteret	Interval min
2A	Kastrup	Tingbjerg	Hovedbanegården Rådhuspladsen	Holmbladsgade	5
5A		Husum	Hovedbanegården Rådhuspladsen	Amagerbrogade	5
19	Amager Centret	Nordhavn St.	Kongens Nytorv Østerport St.	Amagerbrogade Holmbladsgade Ålandsgade Brysselgade	15
77		Sundbyvester Plads	Islands Brygge	Wittenberggade Ålandsgade Holmbladsgade Amagerbrogade	60
250S	Lufthavnen	Buddinge station		Amagerbrogade	5
350S	Ballerup St.	Dragør		Amagerbrogade	7
12	Lufthavnen	Islev		Kastrupvej Øresundsvej	15
78		Sundbyvester Plads	Islands Brygge	Wittenberggade Brysselgade Amagerbrogade	60
M2	Vanløse	Lergravsparken (forlænges til Lufthavnen i 2010)	Kongens Nytorv Nørreport	Amagerbro St.	4



## FORUDSÆTNINGER

### NYE TRAFIKMØNSTRE

#### EN SAG SET FRA FLERE SIDER

De overordnede retningslinier for udbygning af infrastrukturen og dermed regulering af trafikken på Amager er fastlagt i »Trafikplan for Amager, Københavns Kommune 2002« og i Københavns Kommunes »Forslag til Kommuneplan 2005«.

Det er disse planers overordnede mål at forbedre miljøet: Støj-, luftforurenings- og trafiksikkerhedssituationen på Amager. Et centralt punkt er omdannelse af Amagerbrogade til en trafikdæmpet bydelsgade med stor vægt på forbedringer for den lokale trafik og for butiks- og boligmiljøet.

Målet er en trafikdæmpning og en trafikomlægning af den gennemkørende trafik, som vil resultere i en reduktion af trafikken på Amagerbrogade med 50%. Trafikdæmpningen på Amagerbrogade opnås ved en omlægning af den nord-sydgående gennemkørende trafik og ved en omfordeling af lokaltrafikken til miljømæssigt bedre egnede parallelle ruter, dvs. veje med færre boliger som bl.a. Østrigsgade, Backersvej, Irlandsvej og Røde Mellemsvej.

Strategien er først at opgradere disse parallelgader med trafiksanering og cykelstier for at forberede dem til den senere øgede trafik, derefter foretage en række krydsomlægninger, for at fordele trafikken mere jævnt på parallelgaderne og sidst en omlægning af Amagerbrogade.

Denne ændring af det overordnede gadenet åbner op for en ny måde at håndtere gadenettet i Øresundsvej kvarteret.

### STOR VÆGT PÅ DET NÆRE

Ændringen af Amagerbrogades trafikale status er allerede påbegyndt med trafiksaneringer af parallelgaderne. Ombygningen af selve Amagerbrogade er planlagt til at finde sted med en 1. etape nord for Øresundsvej og en 2. etape syd for. Vej & Park vil snarest påbegynde planlægningen og udarbejdelsen af et projekt.



*De vigtigste overordnede gader til betjening af Øresundsvej kvarteret. Forslag til Kommuneplan 2005.*

### Sådan kan Amagerbrogade måske komme til at se ud:

- Et smalt spor i hver retning for biler og busser
- Plads til parkering og vareaflysning skiftevis i den ene og den anden side
- Overkørbar midterhelle.
- Venstre- og højresvingsforbud i krydsene ophæves.
- Busserne sikres større fremkommelighed.
- 8-6.000 biler i begge retninger tilsammen på en hverdag (50% af i dag)
- Cykelstier i begge retninger
- Sikring af fodgængere og cyklister i kryds og på tværs af kørebane.
- 30 km/t
- Udendørs opholdsmuligheder.
- Evt. pladسدannelser hen over gaden.

### Det vil betyde

- Bedre miljø, mindre støj, barriereeffekt og luftforurening
- Større trafiksikkerhed

## STRANDEN TRÆKKER

Ifølge Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplan 2005 skal Øresundsvej i fremtiden fortsat have status af fordelingsgade. Kommuneplan 2006 udlægger Øst-amager som det første boligudbygningsområde i rækkefølgeplanen.

Trafikniveauet forventes imidlertid ikke at stige væsentligt, idet det dog må forudses, at der på varme dage i sommersæsonen kan opstå spidsbelastninger med mere trafik til og fra Amager Strandpark. Københavns Kommunes Cykelstiprioriteringsplan 2006-2016 indeholder forslag om, at der etableres cykelstier fra Amagerbrogade til Kirkegårdsvej og forstærkede

cykelbaner fra Kirkegårdsvej til Kastrupvej. Der er i Budgetforliget afsat midler til realisering af disse cykelstier og en forlængelse af cykelstien på Engelsbrogade i 2006.

## FLOT ALLÉ

Elbagade skal i fremtiden være en Bydelsgade. Den figurerer desuden i Cykelstiprioriteringsplanen under »Nye forslag til cykelstier 2006-2016«.

Anlægstidspunkt er endnu ikke programmat. Det vil imidlertid være et stort projekt at anlægge cykelstier, idet de vil slå allétrærækken i stykker og reducere antal P-pladser. Der kan overvejes at lade mindre betydende parallelle gader fungere som cykelrute.

### Sådan kan Øresundsvej måske komme til at se ud:

- Et spor i hver retning for biler og busser
- Cykelstier/cykelbaner i begge retninger
- Begrænsning af parkeringen
- Busserne sikres bedre holdepladser.
- 8.000 biler i begge retninger tilsammen på en hverdag (omtrent som i dag)
- Sidegadeudmundinger reguleres
- Evt. sikring af fodgængere og cyklister på tværs ved Musiktorvet, Rødgårdsparken og ved Spaniensgade
- 50 km/t

### Det vil betyde

- En mere regulær og flottere vejstrækning
- Større trafiksikkerhed, specielt for de bløde trafikanter

## DEN ØSTLIGE TANGENT

Trafikplanen for Amager fra 2002 udnævner Kastrupvejlinien: Ålandsgade, Frankrigshusene, Wittenberggade, Moselgade, Kastrupvej til Bydelsgade øst om Øresundsvej kvarteret.

I den nordlige ende omkring Amager Centret udmøntes dette i henhold til »Forslag til Trafikplan for Holmbladsgadekvarteret fra 1999 på den måde, at ensretningen af Ålandsgade mod syd og Brysselgade mod vest fastholdes, ikke mindst for at give nem adgang til centret fra alle sider.

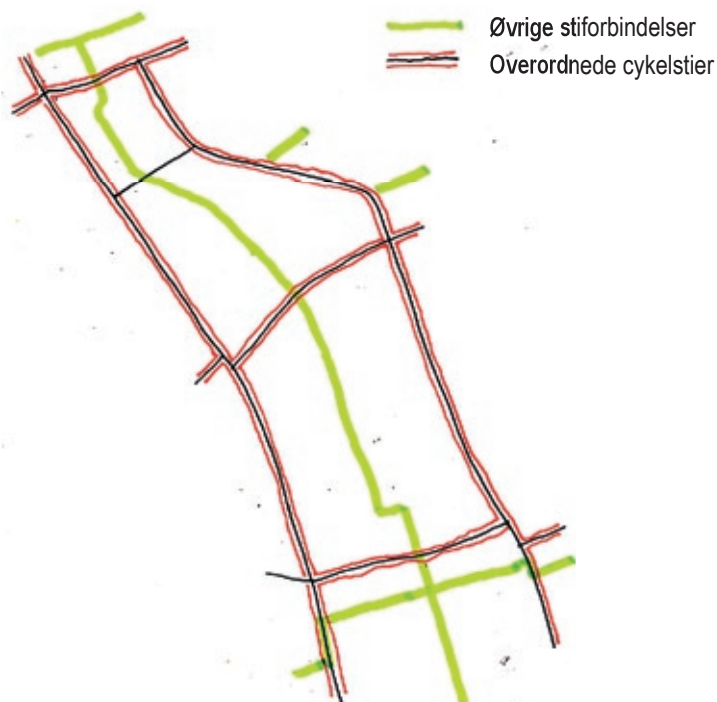
På grund af den planlagte aflastning af Amagerbrogade forventes det, at trafikken på denne linie vil stige til ca. 5-10.000 køretøjer i døgnet. Der vil forskellige steder være behov for regulering af tilslutninger og stiskæringer. Specielt må krydset Moselgade-Wittenberggade ændres, så det svarer til den trafikale funktion.

## CYKLISTER OG FODGÆNGERE

Med henblik på at sikre cyklisterne langs alle de fremtidige overordnede veje er det som nævnt ovenfor ifølge Trafik- og byrumsplanen for Amager og Cykelstiprioriteringsplanen tanken, at de eksisterende cykelstier langs Amagerbrogade, Holmbladsgade og Kastrupvej suppleres med nye cykelstier på Øresundsvej og Elbagade.

Derudover er det tanken, at planlægge og etablere nogle »Øvrige stiforbindelser/ parkbånd« igennem kvarteret:

1) En forbindelse fra Ørestaden via Sund



Foreslået infrastruktur for de bløde trafikanter

by Idrætspark, Breidablik Allé, Thingvalla Allé, Amagerbrogade, Parmagade, Korfuvej, Backersvej og videre via Italiensvej mod Amager Strandpark.

- 2) En forbindelse fra Holmbladsgade via Skånegade, forbi Amager Centret og videre i Reberbanegade, Spaniensgade og Grækenlandsgade til den "Grønne cykelrute" Kastrup Fortruten over Greisvej.
- 3) En forbindelse via Lergravsvej til Amager Strandpark.

I Trafikplanen for Holmbladsgadekvarteret peges der desuden på en stiforbindelse (»Kulturdiagonalen«) i eget trace/stirute ad lokalvej i Frankrigsgade.



## TOTAL TILGÆNGELIGHED

På sit møde den 9. marts 2005 vedtog Bygge- og Teknikudvalget, at København på sigt skal gøres tilgængelig for alle efter principperne i »Totalmodellen«.

København skal være en by, hvor alle kan færdes trygt, sikkert og på uafhængig vis. I forlængelse heraf arbejder Københavns Kommune med at formulere en fælles handicappolitik.

På den baggrund skal fremtidige projekter i Øresundsvej kvarteret udformes under særlig hensyntagen til handicappede grupper, som f.eks. funktions- og/eller bevægelseshæmmede, synshandicappede, hørehæmmede, allergikere, psykisk handicappede og mennesker med midlertidig funktionsnedsættelse.

Det omfatter bl.a. gravide, den voksne med det lille barn/børn i hånden, større børn som færdes på egen hånd, mennesker med barnevogne, klapvogne og tung bagage samt mennesker med fysiske skader f.eks. hold i ryggen, forstuvet eller brækket ben, arm etc.

I ethvert vejprojekt skal det derfor så vidt muligt tilgodeses, at kantstenovergange er lette at forcere, at belægninger på torve og gader er jævne, at adgang til butikker, caféer, virksomheder, kulturinstitutioner etc. er niveaufri, at signalregulerede kryds er forsynet med lydsignaler, at kollektive transportmidler er lette at komme ind og ud af og at toiletter på offentlige steder er handicaptoletter.



*Et påbud om max. 40 km/t i Øresundsvej kvarteret starter allerede i 2007*



*Ny P-politik med hjertet i centrum*

## FART PÅ LAVERE HASTIGHED

Med henblik på at skabe større trafikikkerhed, et bedre miljø og smukkere og mere harmoniske gader og pladser i boligområder har Københavns Kommune i 2005 vedtaget en ny »Hastighedsplan 2007-2012«.

Ifølge den er det meningen, at der i Øresundsvej kvarteret allerede fra 2007 skal indføres 40 km/t-zoner i området begrænset af Amagerbrogade, Øresundsvej, Kastropvej og Elbagade, og senere i etape 3 i resten af kvarteret.

Med en sådan hastighedszone bliver der i alle tilfælde i lokalgaderne i zonen i princippet indført en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. En forudsætning er, at der etableres en række hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Det kan være fysiske foranstaltninger, trafikreguleringer; f.eks. ensretninger, stillegader eller gadelukninger eller andre ting.

Hastighedszonen vil i første omgang være en prøveordning på dispensation, som, hvis en evaluering viser sig at være positiv, kan blive en permanent ordning. Trafik- og byrumsplanen for Øresundsvej kvarteret har bl.a. til formål at skitsere forskellige løsninger, som kan understøtte indførelse af 40 km/t-zoner.

## BETALINGSPARKERING PÅ GADE OG I HUSE

Den 1. januar 2006 gav Københavns Kommune startskuddet til en helt ny

parkeringsordning i de Indre brokvarterer, herunder Øresundsvej kvarteret på Amagerbro nord for Øresundsvej.

Frem til 2014 vil kommunen gradvis nedlægge den hidtidige gratisparkering i 2-timers-zoner, og erstatte den med betalt parkering på gaden (på Amagerbro i blå zone til 9 kr/t om dagen).

Samtidig er det meningen, at der i det samlede projekt i alle brokvartererne tilsammen skal nedlægges i alt 1000 P-pladser på gaden, for at give plads til indretning af nye kvalitetsbyrum, og at der i stedet skal oprettes 4000 betalingsparkeringspladser i P-huse nede i jorden eller i bygninger.

Beboere i området vil få tilbudt køb af favorable beboerlicenser både til gade-parkering og P-huse. En forudsætning for ordningen er, at alle private gader først overtages af kommunen som offentlige veje. I Øresundsvej kvarteret betyder det alle gader nord for Øresundsvej.

I sammenhæng hermed må det forudses, at der vil komme et større pres på benyttelsen af de offentlig tilgængelige parkeringspladser på gadenettet i Øresundsvej kvarteret syd for Øresundsvej.

## GRØN POLITIK

Vej & Parks mål er at skabe store og frodige træplantninger så hurtigt som muligt. Men dette kræver at der skabes gode vækstbetingelser for træerne. De nye træer skal først og fremmest sikres plads til deres rodnet og beskyttelse mod salt om vinteren.

Med begrænsede ressourcer er det afgørende, at indsatsen lægges der, hvor effekten er størst. Det er langt bedre at plante et træ, der trives, frem for to, der sygner hen.

Københavns Kommune har formuleret en målrettet og langsigtet strategi for plantning af gadetræer i København. Strategien fremlægger en prioriteringsplan, som vil danne grundlaget for Vej & Parks træplantningsindsats i de kommende år.





Sådan er gaderne indrettet idag

## LØSNINGSFORSLAG

Den overordnede planlægning har med Trafikplanen for Amager, Hastighedsplanen, Cykelstiprioriteringsplanen mv sendt nogle signaler om hensigter, strukturer og politikker for, hvordan trafikken skal indrettes i hele København.

Formålet med denne »Trafik- og byrumsplan for Øresundsvej kvarteret« er at give et bud på, hvordan man fra lokalt hold gerne vil udnytte de nye muligheder, og om hvilke krav og ønsker lokalmiljøet har.

## FLERE MULIGHEDER

Der er i princippet 4 forskellige »værktøjer« til rådighed for at dæmpe biltrafikken. Disse kan anvendes såvel hver for sig som i en kombination.

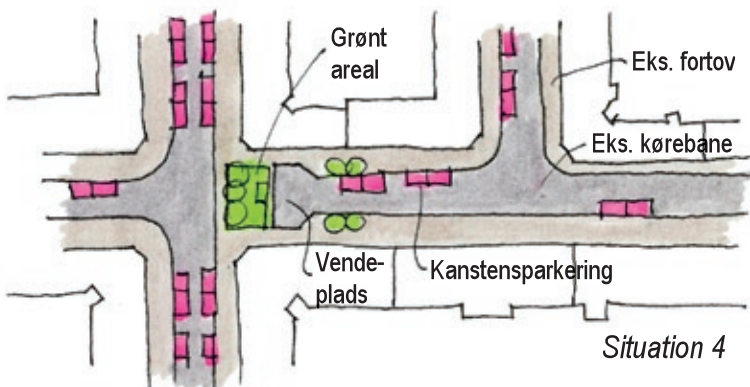
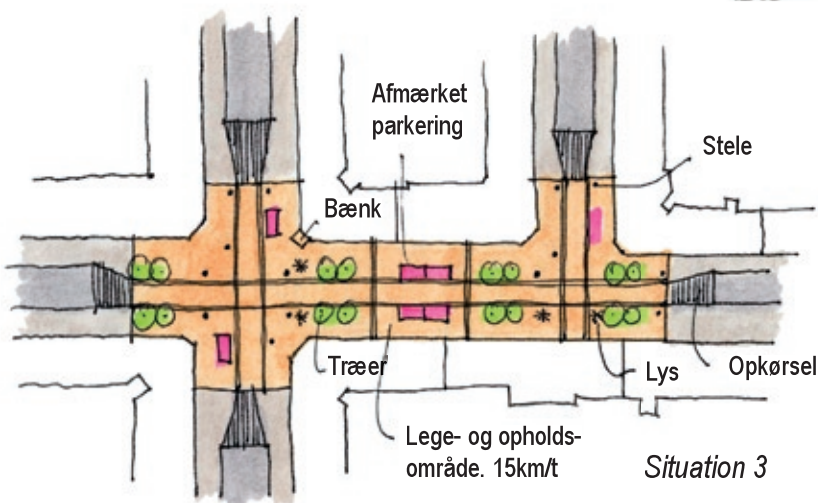
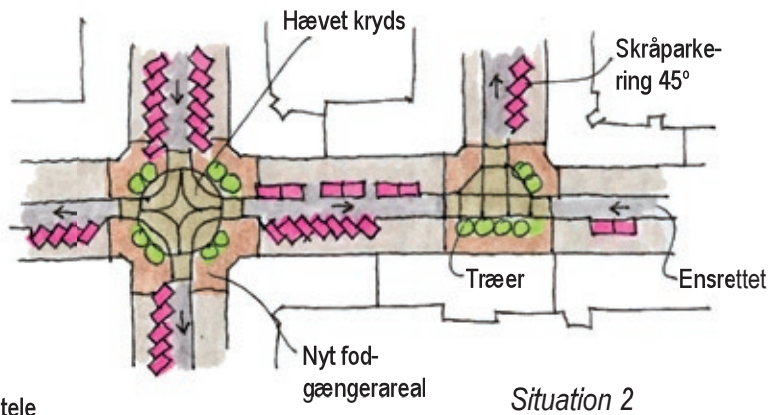
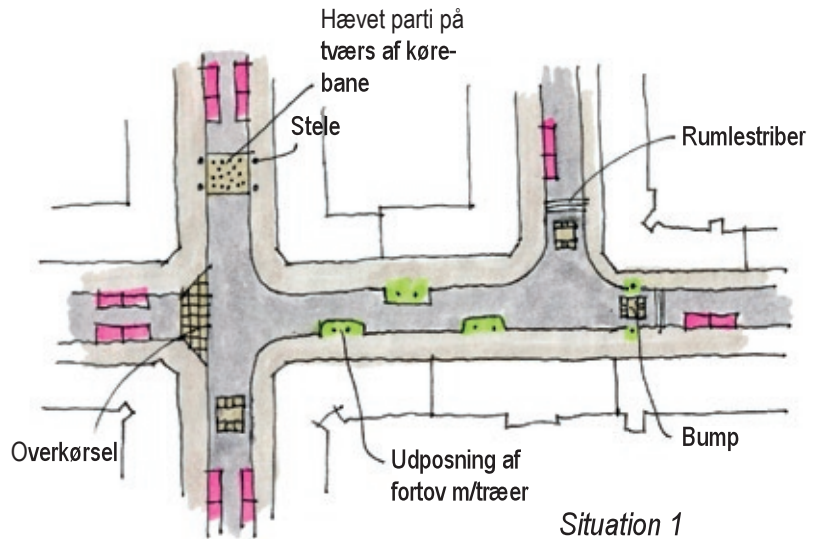
### UDFORDRINGER

- Kan biltrafikken reguleres, så den ikke dominerer så meget?
- Og ikke kører så hurtigt?
- Kan trafikken på Øresundsvej dæmpes?
- Hvordan kan »Den grønne forbindelse« indrettes, så den samler kvarteret?
- Hvordan bliver trafiksikkerheden bedre, specielt for fodgængere og cyklister?
- Kan der skabes nogle smukke byrum, som kan bruges til leg og ophold?
- Hvordan kommer der mere styr på parkeringen?
- Skal der skaffes flere pladser eller skal antallet reduceres?
- Og i givet fald, hvor skal det ske?
- Skal gaderne ensrettes? Eller skal de nogle steder afbrydes?
- Hvordan sikres kvarteret gode stierforbindelser på tværs af de omkransende gader?



1) Der kan på udvalgte steder **etableres fysiske foranstaltninger** f.eks. i form af bump eller indsnævringer, som tvinger bilisterne til at sætte farten ned. Det kan enten være i kryds, ved gadeudmundinger, overkørsler eller på frie strækninger.

2) **Gaderne kan ensrettes** på en sådan måde, at gennemkørende trafik besværes.



3) Særlige gadestrækninger kan indrettes uden kantsten og med mere pladsliggende belægning. De kan evt. **få status af Lege- og Opholdsområde**, hvilket medfører, at kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynfuldhed overfor de gående.

4) **Gader kan lukkes** på en sådan måde, at gaderne inddeles i nogle enklaver, som betjenes »udefra« fra det omkringliggende gadenet.

Der er fordele og ulemper ved alting

	A	B	C	D
Besværlig kørsel	ja	nej	nej	ja
Større omvej, dårlig orientering	nej	ja	nej	ja
Godt for cyklister	ja	-	ja	ja
Billige løsninger	ja	ja	nej	ja
Forbedrer trafiksikkerheden	ja	ja	ja	-
Mere overskuelige kryds	nej	ja	ja	ja
Omvejskørsel	nej	ja	nej	ja
Smallere kørebaner	nej	ja	-	nej
Mulighed for attraktive byrum	nej	ja	ja	nej
Mulighed for mere parkering	nej	ja	-	nej
Mulighed for beplantning i gaderne	-	ja	ja	nej
Kræver vendemulighed	nej	nej	nej	ja
Nedsætter hastigheden	ja	-	ja	ja

A: 30 km/t stilleveje med bump eller slalom

B: Ensretninger (undtaget cyklister) 15 km/t

C: Opholds- og Legeområde/plads

D: Vejlukninger for biler

## IKKE ET ENTEN-ELLER

Det vil være forskelligt, hvilket værktøjer, der skal tages i anvendelse i de enkelte delkvarterer. Det afhænger af hvilken funktion gaden har, hvilke mål der er i de enkelte gadeafsnit, men også af gadenetets mønster, gadebredder, om der er der buskørsel, er der mange cyklister, oversigtsforhold og mange andre forhold.

I praksis må løsningsforslagene »skræddersyes« efter den givne lokalitet. I det følgende skal der stilles forslag, nogle steder endda alternative.

Øverst th.: Et kryds, som ville blive mere overskueligt, hvis gaderne blev ensrettet og indsnævret.  
Nederst th.: Stort parkeringspladspotentiale, hvis gaden ensrettes, og parkeringen organiseres noget bedre.



## KVARTERET MELLEM BRYSELGADE OG ØRESUNDSVEJ

Dette område vil i henhold til »Hastighedsplanen« formentlig kunne indrettes som en selvstændig 40 km/t –zone. De nødvendige foranstaltninger for at sikre denne hastighed må først og fremmest tage sigte på at sikre de bløde trafikanter gennem en fredeliggørelse af gennemfartsruterne i zonen: Den grønne akse på den ene led og Frankrigsgade og Lyongade på den anden. Det kan f.eks. ske, som vist på skitsen.

Denne løsning indebærer:

- at der i Oliebladsgade, som ensrettes mod Amagerbrogade, kan blive plads til skråparkering under 45 grader i nordsiden, kombineret busholdeplads og 30 min. parkering ud for "KFUM i Sundbyerne" i nr. 7-9 og en beplantning, som kan understøtte planerne om at forskønne pladsen omkring Sundby Kirke.
- at der i Frankrigsgade, som ensrettes ind mod Spaniensgade hhv fra Amagerbrogade og Wittenberggade, kan etableres fartdæmpende foranstaltninger og holdebane med stopforbud ud for børnehaven i nr. 3 og 45 graders skråparkering i sydsiden øst for Spaniensgade, og at gadestrækningen kan fungere som stiforbindelse i forlængelse af Kulturdiagonalen i Holmbladsgadekvarteret.
- at de 2 nedslidte strækninger, Lyongade mellem Spaniensgade og Wittenberggade og Spaniensgade på det første stykke nord for Lyongade, med fordel kan ombygges. Hvis gaderne ensrettes

væk fra Spaniensgade, kan parkeringen nyorganiseres og der kan evt. plantes allétræer i forlængelse af trærækkerne for enden af gaderne. Den derved vundne merparkering kan muliggøre en reduktion af parkeringen på Reberbanegade.



### SIGNATURFORKLARING

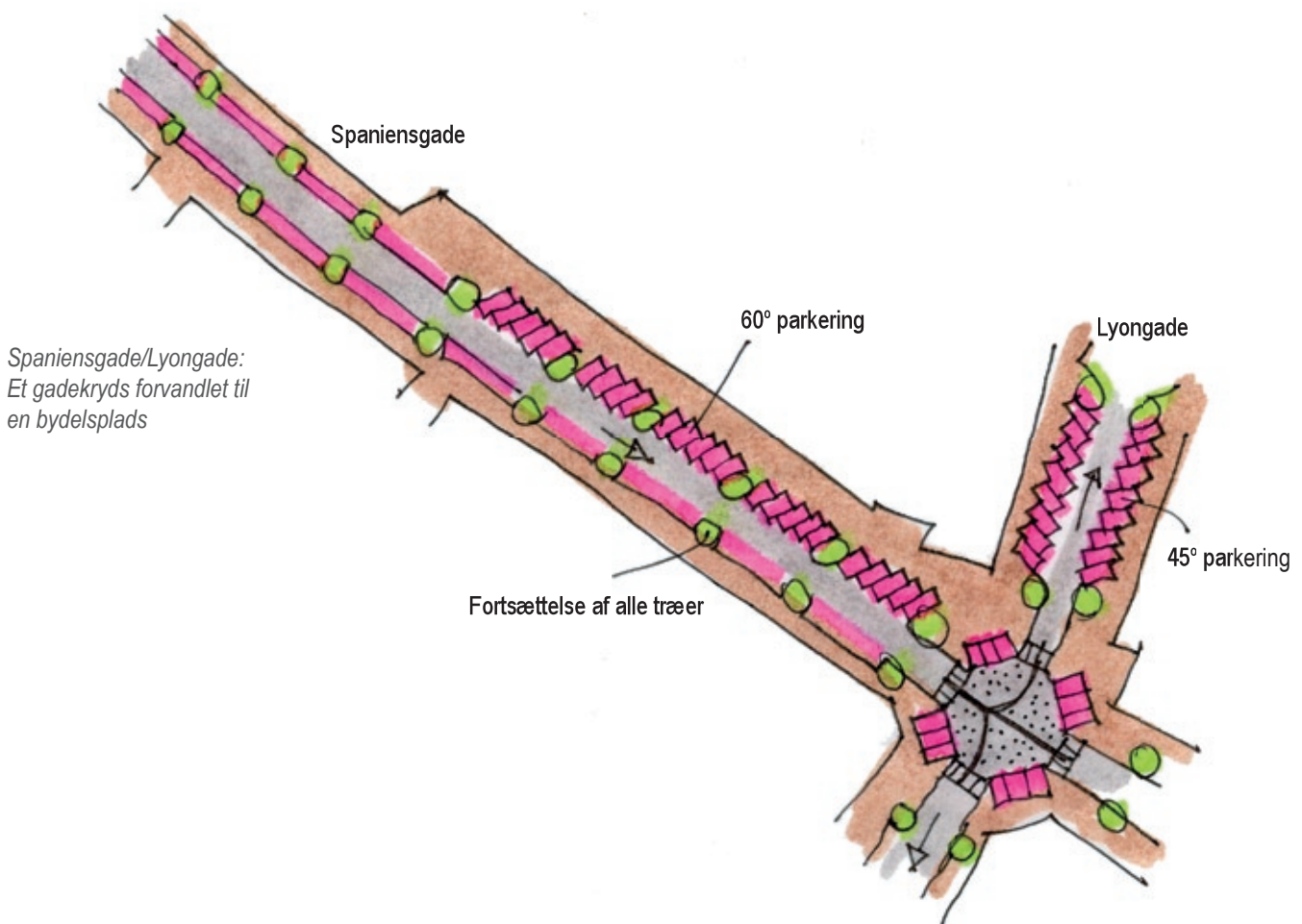
- Fordelingsgade eller bydelsgade
- Særlig vejudformning - evt. lege- og opholdsområde
- Grøn forbindelse
- Ensretning af lokalgade
- Blind gade



- at Spaniengade ud mod Øresundsvej kan overgå til en stiforbindelse (Se "Øresundsvej") og
- at den grønne forbindelse vil blive mere tryk og sikker at færdes på for de bløde trafikanter. Skæringen af Brysselgade må sikres, mens skæringerne ved Spaniengade og Lyongade vil blive ukompliceret med få bilstrømme i krydsene. Det kan evt. overvejes at indsnævre kørebanearealerne og udforme dem som pladser med hævede flader, stelere og træplantning i krydsene Spaniengade/Frankrigsgade og Spaniengade/Lyongade.

De øvrige gader i kvarteret er alle korte og relativt smalle strækninger. Det vil ikke være nødvendigt at etablere fartdæmpende foranstaltninger ud over, hvad der f.eks. allerede findes i Rødegårdsparken (smalle kørebaner, som i praksis fungerer som ensrettede mod syd) og i Portugalgade (Lege- og Opholdsområde) for at sikre overholdelse af en hastighed på 40 km/t.

Ensretninger vil heller ikke give mulighed for indretning af merparkering. Moldaugade kan evt. ensrettes, hvis man lokalt i gaden ser en fordel derved.



*Spaniengade/Lyongade:  
Et gadekryds forvandlet til  
en bydelsplads*



## ØRESUNDSVEJ

Som nævnt på side 17 er det planen, at Øresundsvejstrækningen på et tidspunkt skal renoveres/ombygges bl.a. med anlæg af cykelstier. I sammenhæng hermed vil det være vigtigt at sikre de bløde trafikanters passage på tværs, specielt i forlængelse af Den grønne forbindelse og ud for Rødegårdsparken.

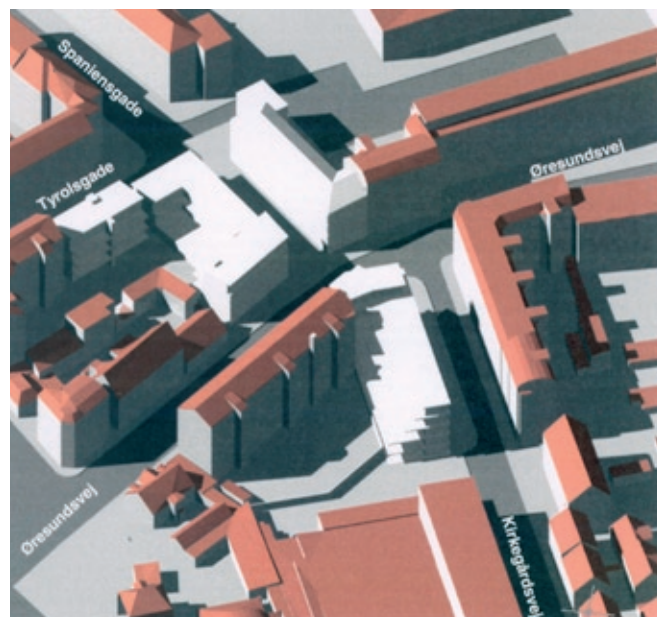
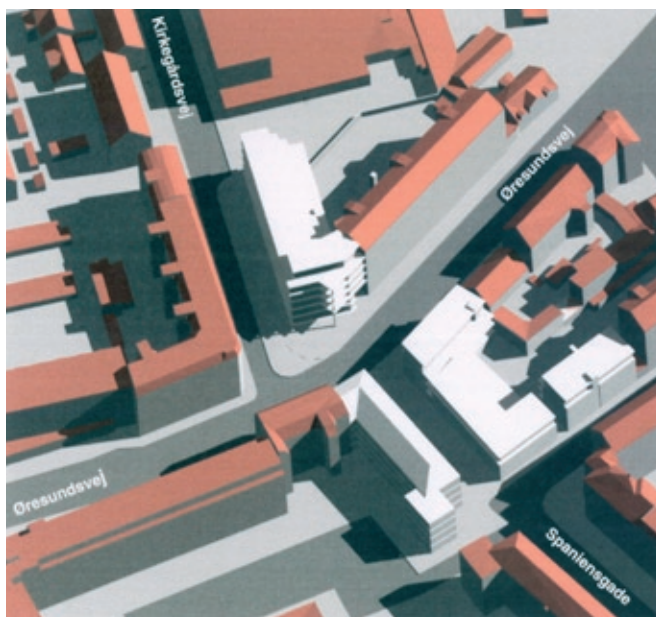
Krydset Øresundsvej/Kirkegårdsvej fremstår i dag som et noget udflydende asfaltareal med en parkeringsplads på det ene hjørne, en ubebygget grund på det andet og en ubeboet ejendom på det tredje. De 4 hjørner er alle omfattet af godkendte

lokalplaner, som tillader en udnyttelse til bolig og erhverv.

På det nordøstlige hjørne er der allerede godkendt en bebyggelse, som forventes opført i 2006. Med henblik på at overskue udnyttelsesmulighederne har Plan & arkitektur i Københavns Kommune udarbejdet det viste bebyggelsesforslag.

Det er alene et illustrationsforslag, som peger på, at der på Føtexarealer kan bygges en ny ejendom, som evt. kan indeholde parkering i kælderen eller på en etage. Denne parkering kunne evt. være en del af de nye P-anlæg, som Kommunen står over for at skulle anlægge i henhold til »Parkeringsprojektet«.

*Skitse til ny bebyggelse på 3 hjørner*

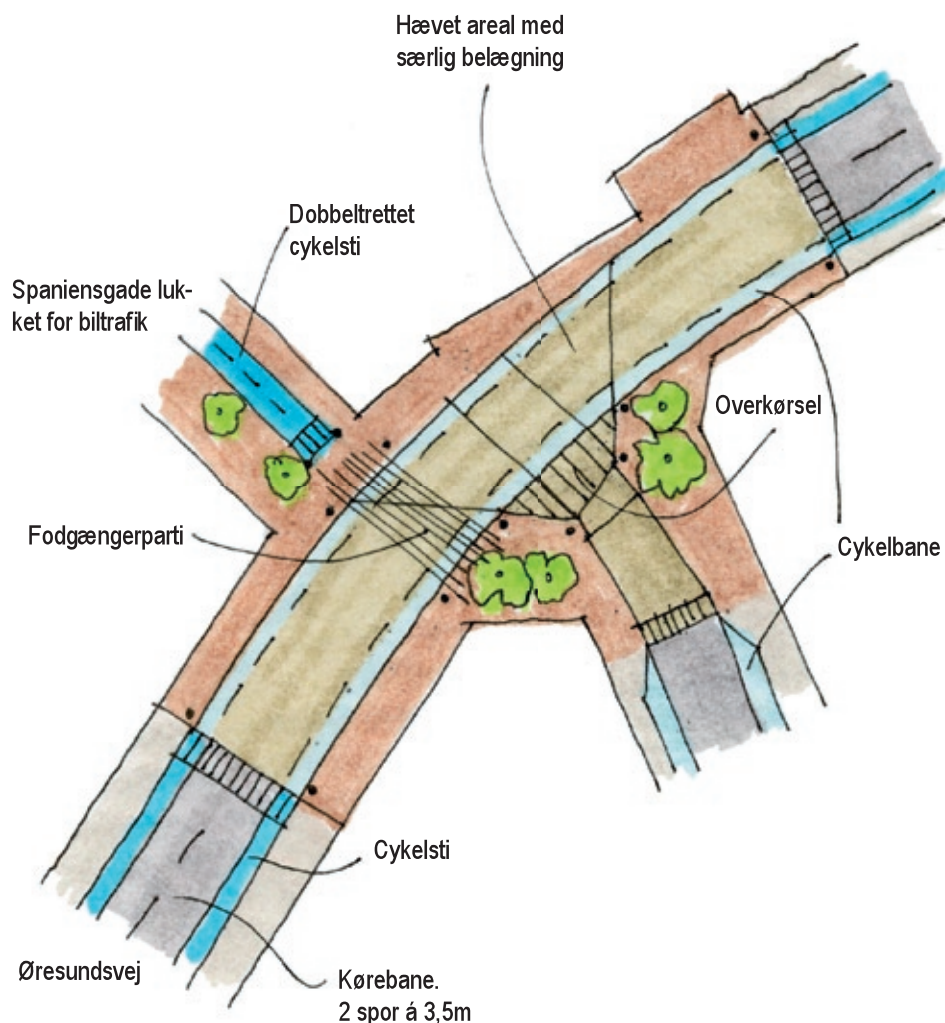




Øresundsvej/  
Kirkegårdsvej: Et kryds  
uden vægge

I sammenhæng hermed skal det i denne trafik- og byrumsplan foreslås, at der etableres en pladsdannelse som vist på illustrationsplanen. Forslaget går ud på, at der i krydset incl. et lille stykke ud af de »4 ben« etableres et hævet parti med en pladslignende belægning. På denne plads markeres der gennemgående fortove, cykelstier og én kørebane i begge retninger.

Imellem de to kørebane anlægges repos, som kan danne støtte for krydsende fodgængere og cyklister, samtidig med at den skaber »læ« for venstresvingende biler fra øst mod syd. Tilslutningen af Kirkegårdsvej kan ske via en overkørsel,



Byfornyelse på alle fire hjørner og en trafikplads imellem. Den viste udformning vil gøre det mere sikkert at færdes til fods og på cykel både på langs og på tværs af Øresundsvej. Samtidig vil trafiksituationen, ikke mindst på grund af den rumlige forbedring være mere overskuelig for alle.



som sikrer den nordgående cykliststrøm at passere sikkert. I forbindelse med Rødegårdsparkens reovering kan der evt. ud for den centrale akse i parken etableres igen en hævet flade på tværs af Øresundsvej, som rammer ind i en stiføring i vestsiden af Lynettevej.

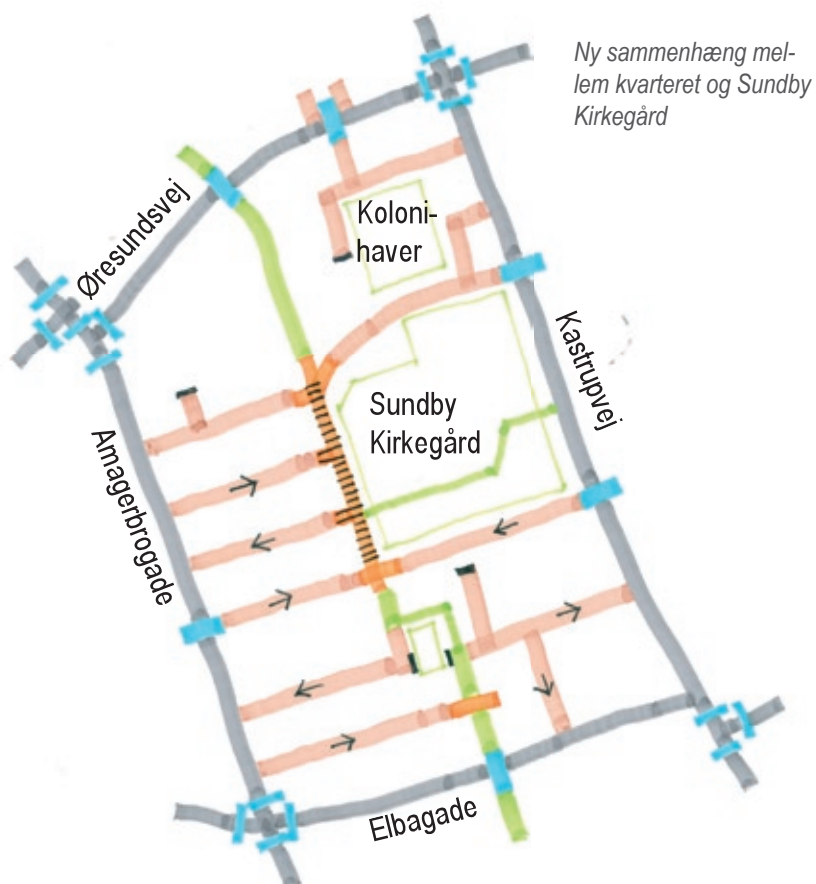
Denne forbindelse kan være et led i en fodgængerforbindelse videre mod syd til Sundby Kirkegård. Da Øresundsvej har en trafikal betydning, som rækker ud over Øresundsvejkvarterets område, vil det være naturligt og hensigtsmæssigt, hvis de nævnte projekter tages op, bearbejdes og koordineres med ideer i nabokvartererne ud fra en samlet plan strækkende sig f.eks. helt fra Amagerbrogade til Amager Strandpark.



## KVARTERET MELLE M ØRESUNDSVEJ OG ELBAGADE

Dette område vil ligeledes i henhold til »Hastighedsplanen« formentlig kunne indrettes som en selvstændig 40 km/t –zone. De nødvendige foranstaltninger for at sikre denne hastighed må også i dette tilfælde først og fremmest tage sigte på at sikre de bløde trafikanter gennem en fredeliggørelse af gennemfartsruterne i zonen: Den grønne akse på den ene led og Tycho Brahes Allé og Højdevej på den anden.

I dette kvarter gælder der desuden særlige forhold, som må vises opmærksomhed: På Middelgrundsvej ligger Netto og på Kirkegårdsvej Føtex. Begge disse dagligvarebutikker har stort behov for hurtig og nem adgang dels for varebiler og dels kunder.



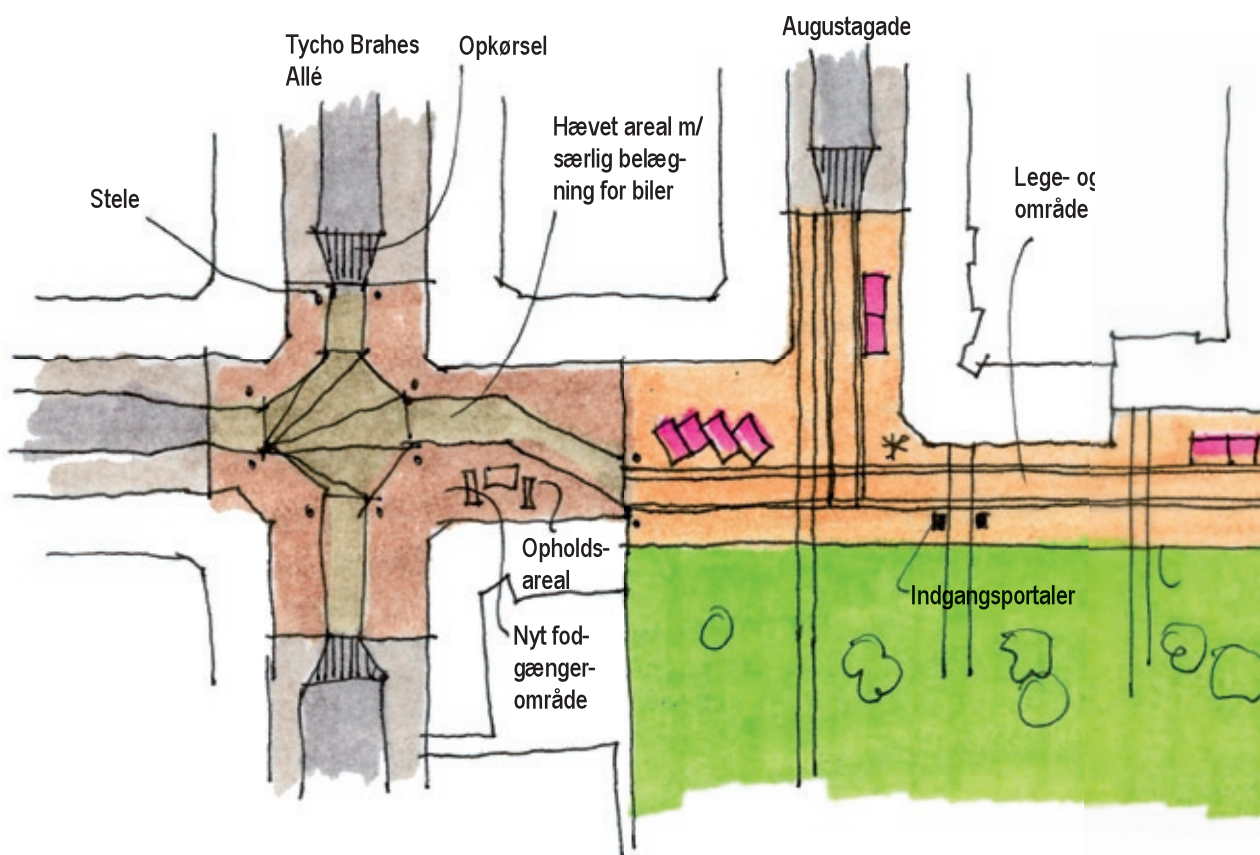
Det vil derfor være mest hensigtsmæssigt at bevare gadeforløbet Middelgrundsvej-Kirkegårdsvej dobbeltrettet, evt. som et alternativ dobbeltrettet et stykke i begge ender frem til og med og med indkørsel til de to butikker og ensrettet derimellem, f.eks. i retningen øst-nord.

Der findes derforuden en række karakteristiske gadepartier, som i dag både har et ringe miljø og desuden er belastet med mange trafikuheld og på samme tid rummer store muligheder for at blive værdifulde byrum. Det gælder først og fremmest den åbne plads ved Lillegrund, forløbet langs med Sundby Kirkegård og omkring anlægget ved Højdevej. Kvarteret rummer desuden en række relativt brede gader, hvori der er et po-

tentiale for etablering af mere parkering, som f.eks. Tycho Brahes Allé, Højdevej, Hveensvej, Augustagade og evt. Lombardigade.

På den baggrund skal det foreslås, at der på Kirkegårdsvej på strækningen Lillegrund til Tycho Brahes Allé med i alt 4 kryds langs med Kirkegården etableres én eller anden form for fartdæmningsstrækning. På denne strækning kan den generelle hastighedsgrænse på 40 km/t evt. skærpes til 15 km/t i form af et Lege-Opholdsområde.

Det indebærer, at strækningen skal anlægges uden kantsten og med en belægning, som afviger fra den almindelige kørebaneasfalt.





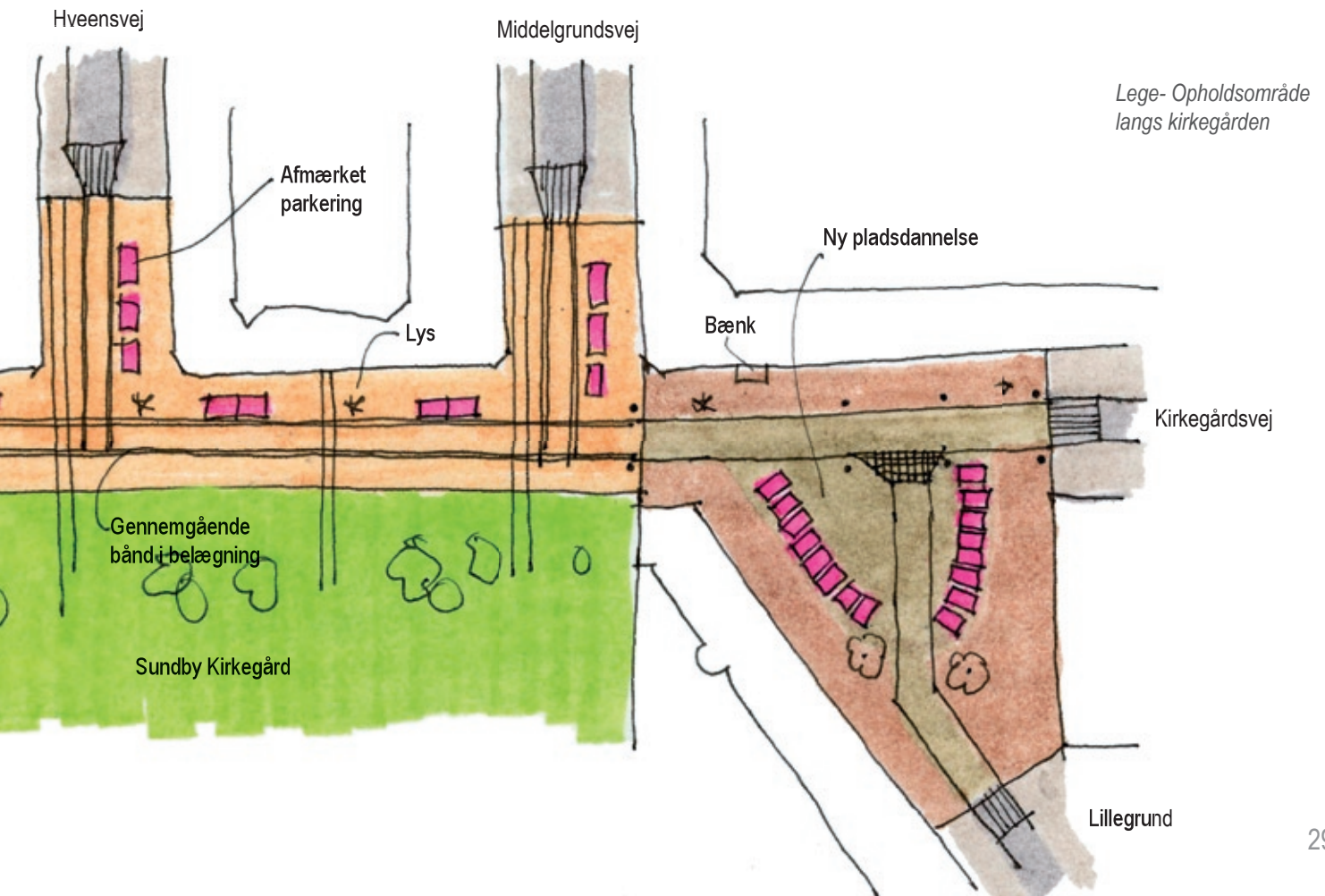
Ved Lillegrund kan »porten« til strækningen fra nord evt. udformes som en gadestrækning igennem en parklignende plads med parkering. Ud for Kirkegården vil byrummet få stor æstetisk værdi, hvis hegnet på østsiden fjernes og der visuelt åbnes op for indblik ind på kirkegårdens område. Hvis der på Hveensvej og Augustagade er ønske om at snævre kørebånen ind og etablere mere parkering, kan Kirkegårdsvejstrækningen suppleres med ensretninger skiftevis den ene og den anden vej i sidegaderne.

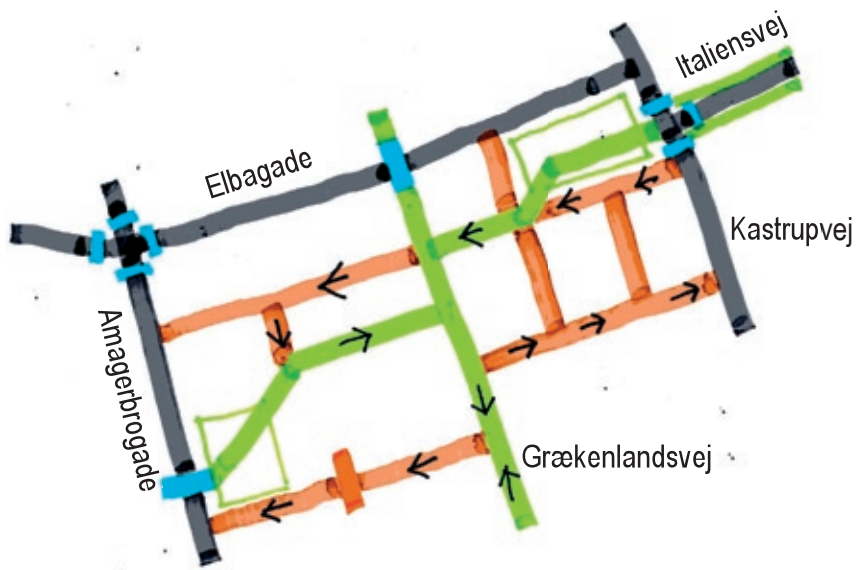
Fartdæmpning på Tycho Brahes Allé kan enten ske ved at ombygge gaden i en intim udformning eller ved at ensrette den lange og brede gade enten fra begge sider ind mod Kirkegårdsvej eller til begge sider væk derfra.

Tendensen til at køre for hurtigt i det lange åbne gadeprofil på Højdevej kan brydes ved at nedlægges strækningen mellem Kirkegårdsvej og Grækenlandsvej. Det eksisterende grønne anlæg kan udvides mod syd hen over Højdevej.

Lombardigades udmundig i Grækenlandsvej kan evt. sammen med den lille park i indhugget i karreen på den anden side med et hævet kryds og indsnævring af Lombardigade udnyttes til et værdifuldt byrum.

De nævnte foranstaltninger vil medvirke til at nedsætte hastigheden og dermed forbedre trafikikkerheden, hvilket vil gøre det trygt og oplevelsesrigt for fodgængere og cyklister at færdes på langs i Den grønne forbindelse.





Herover: En grøn tværforbindelse kan gå igennem to parker.

### KVARTERET SYD FOR ELBAGADE

Dette område kan i fremtiden tænkes at udgøre den tredje selvstændige 40 km/t –zone. De nødvendige foranstaltninger for at sikre denne hastighed må i dette tilfælde først og fremmest tage sigte på at sikre de bløde trafikanter gennem en fredeliggørelse af »Den grønne forbindelse«, som er skolevej for børn til Sundbyøster Skole, og desuden de i Trafikplan for Amager foreslåede øvrige stiforbindelser på tværs af kvarteret.

Desuden må trafikforholdene foran skolen vises særlig opmærksomhed. Disse hensyn kan tilgodeses ved f.eks. at fartdæmpe nogle af krydsene på Grækenlandsvej, f.eks. på strækningen mellem Parmagade og Kretavej.

Herved kan den planlagte grønne stiforbindelse fra Thingvalla Allé blive ført på tværs af Amagerbrogade, igennem den nye forplads og park foran Sundbyøsterhallen, nord om denne og videre i et knæk på Grækenlandsvej mod nord for at føres videre i Parmagade til Filipsparken og sikkert på tværs af Kastrupvej til Italiensvej.



Skolegård+mur+vej+park?



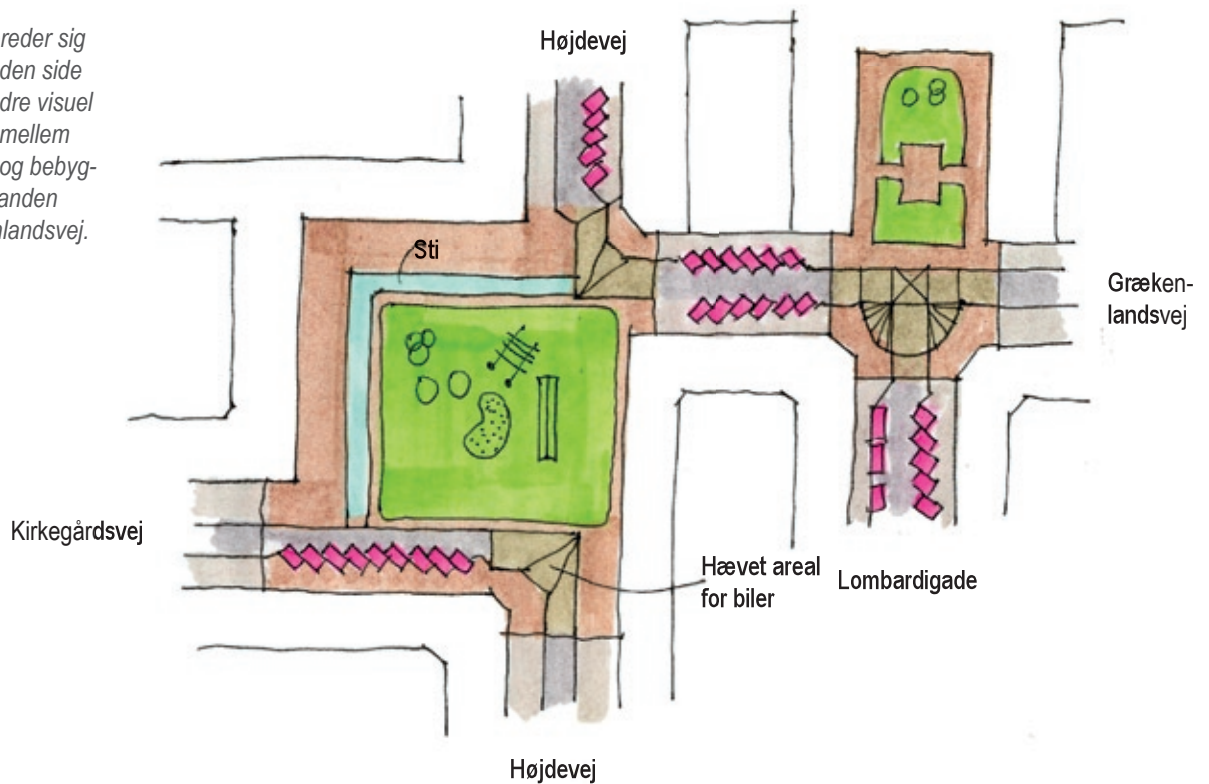
Trafiksikkerheden for skolebørn kunne forbedres, hvis parkeringen på Grækenlandsvej blev reduceret.



Højdevejkrydset - et åndehul midt i kvarteret



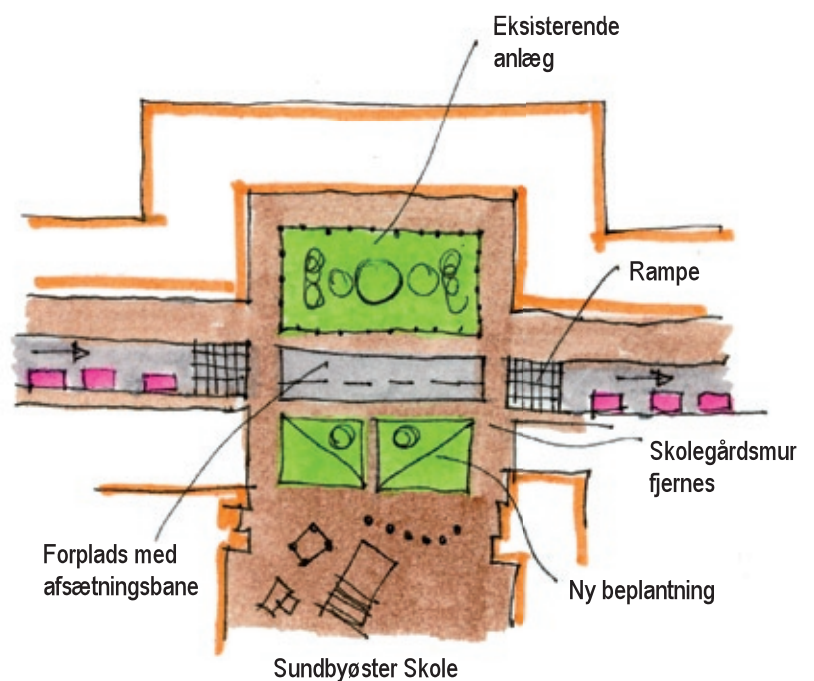
En park, som breder sig over på den anden side af gaden og bedre visuel sammenhæng mellem Lombardigade og bebyggelsen på den anden side af Grækenlandsvej.



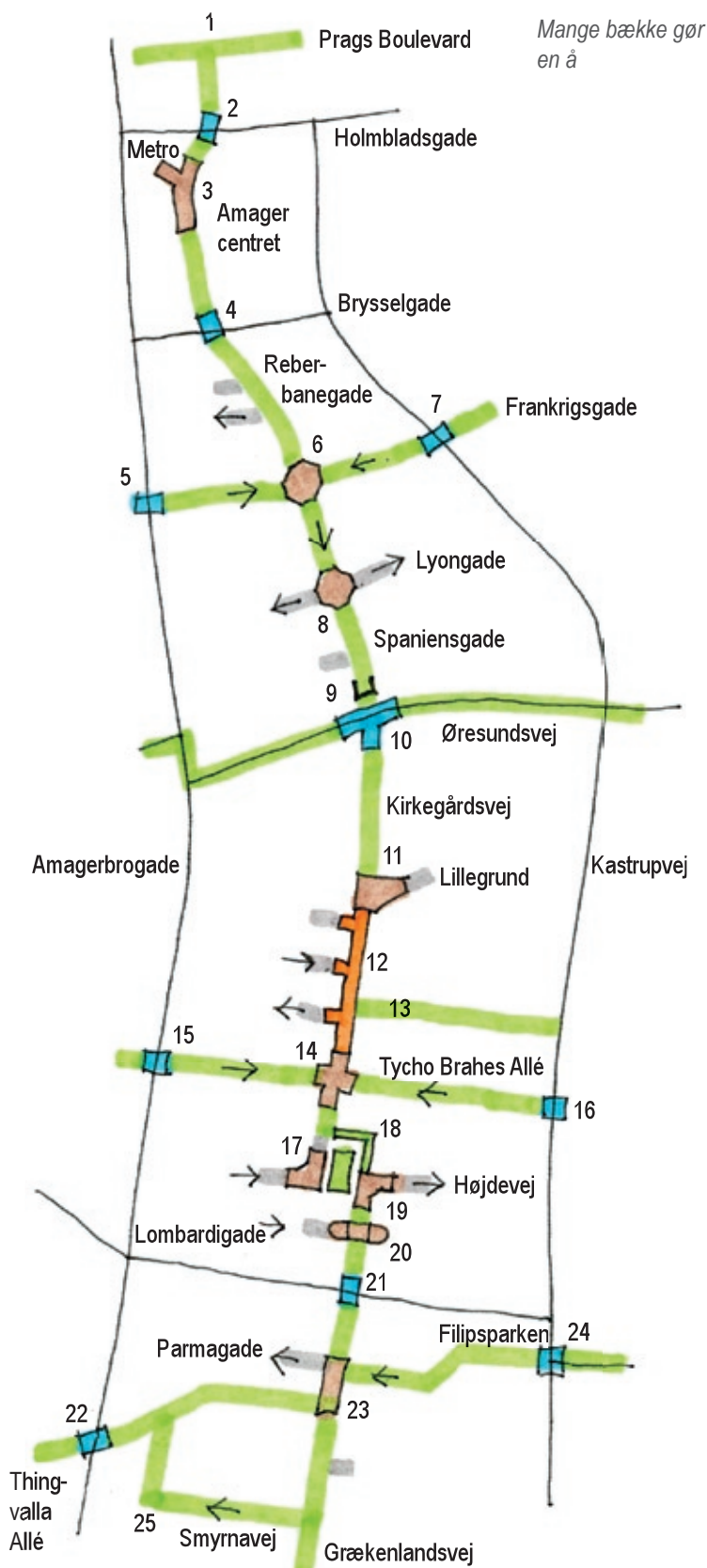
Alternativt kan Grækenlandsvej ensrettet skiftevis den ene og den anden vej og at ensrette Smyrnavvej mod vest og etablere en parkeringsfri forplads ud for skolegården. Trafikplanen peger på ønsket om at sikre fodgængeres passage på tværs af Elbagade i krydset ved Grækenlandsvej.

Elbagade er på dette sted ikke bred nok til at indpasse en midterstøttehelle, og da der kører A-busser på strækningen, kan det heller ikke lade sig gøre at etablere skrappere bump eller hævede flader.

Det kan evt. i samarbejde med Vej & Park overvejes at gennemføre en indsnævring af Grækenlandsvejs udmundinger, en afmærkning af krydsfladen eller udlægning af en særlig farve asfalt, som kan markere krydset bedre eller at etablere en lyssignalregulering i krydset.



Bedre afsætningsforhold foran Sundbyøster Skole



## DEN GRØNNE FORBINDELSE

En stor del af de forslag, som trafik- og byrumsplanen indeholder, drejer sig om at sikre fodgængeres og cyklisters færden på den langsgående forbindelse gennem kvarteret: Reberbanegade, Spaniengade, Kirkegårdsvej, Højdevej og Grækenlandsvej.

På illustrationen er vist det samlede forløb af de grønne forbindelse fra Prags Boulevard til Smyrnavej med tværgående stiforløb og sidegadeudformninger undervejs.

### Bækkene

- 1 Prags Boulevard.
- 2 Holbladsgade// Sikring af stipassage: Evt. særlig belægning på tværs af kørebanen.
- 3 Forplads til Metroen.
- 4 Brysselgade/Sikring af stipassage : Evt. midterhelle øst for krydset.
- 5 Frankrigsgade/ Amagerbrogade: Lys-signalreguleret kryds.
- 6 Frankrigsgade/ Spaniengade: Hævet Kryds. Frankrigsgade ensrettet mod krydset og Spaniengade mod syd væk fra krydset.
- 7 Frankrigsgade/ Frankrigshusene: Forbindelse på tværs af Frankrigshusene i det lyssignalregulerede kryds videre til stiforbindelsen "Kulturdiagonalen" fastlagt i "Forslag til Handlingsplan for trafikken i Holbladsgadekvarteret".
- 8 Spaniengade/ Lyongade: Hævet Kryds. Lyongadegade ensrettet væk fra krydset og Spaniengade fra nord ind mod krydset (Omtalt på side 24).



- 9 Spaniensgade: Lukkes ved Øresundsvej: Gang- og cykelforbindelse opret holdes.
- 10 Øresundsvej/ Kirkegårdsvej: I forbindelse med etablering af cykelstier i begge retninger på Øresundsvej omlægges krydset med en hævet flade med cykelbaner, fodgængerpassage på tværs af kørebanen ud for den lukkede del af Spaniensgade (Omtalt på side 26).
- 11 Kirkegårdsvej/ Lillegrund: Krydset omlægges som et stort torv med parkering (Omtalt på side 31).
- 12 Kirkegårdsvej: På strækningen ud for Sundby Kirkegård etableres der en strækning med status som Lege- og Opholdsområde (Omtalt på side 28-29).
- 13 Stipassage gennem Sundby Kirkegård.
- 14 Tycho Brahes Allé/ Kirkegårdsvej: Krydset omlægges som ét stort torv (Omtalt på side 28).
- 15 Tycho Brahes Allé/ Amagerbrogade: Eksisterende stitunnel.
- 16 Tycho Brahes Allé/ Kastrupvej: Evt. ny sikring af fodgængere på tværs af Kastrupvej f.eks. med etablering af en midterhelle.
- 17 Kirkegårdsvej/ Højdevej: Højdevej lukkes øst for krydset og der etableres en hævet flade i krydset/ Højdevej ensrettes mod øst (Omtalt på side 31).
- 18 Ny stiforbindelse fra Grækenlandsvej til Kirkegårdsvej/ Det eksisterende grønne anlæg udvides mod syd hen over Højdevej. (Omtalt på side 31).
- 19 Grækenlandsvej/ Højdevej: Højdevej lukkes vest for krydset og der etableres en hævet flade i krydset/ Højdevej ensrettes mod øst (Omtalt på side 31).
- 20 Grækenlandsvej/ Lombardigade: Ny pladسدannelse på tværs af Grækenlandsvej (Omtalt på side 31).
- 21 Grækenlandsvej/ Elbagade: Det eksisterende hævede kryds ombygges med større sikring af skolebørn på tværs, evt. med indsnævring af kørebanerne på Grækenlandsvej og midterhelle som støtte for fodgængere.
- 22 Amagerbrogade/Thingvalla Allé: Sikring af stipassage på tværs af Amagerbrogade, evt med en særlig belægning som en forlængelse af Sundbyøster Plads mod vest hen over Amagerbrogade.
- 23 Grækenlandsvej: Særlig udformning med henblik på at føre en stiforbindelse nord om Sundbyøsterhallen mod nord og videre mod øst via Parmagade.
- 24 Kastrupvej/Italiensvej: sikring af forbindelse i det eksisterende lyssignalregulerede kryds fra Filipsparken på tværs af Kastrupvej og videre via cykelstier og fortove langs Italiensvej.
- 25 Smyrnavej: Vejen ensrettes mod vest og foran skolen etableres der en ny forplads (Omtalt på side 31).

## PARKERINGSREGNSKAB

Som nævnt på side 15 findes der i dag 2.562 lovlige offentlig tilgængelige parkeringsmuligheder i kvarteret. Med trafik- og byrumsplanens forslag vil der ske en omlægning af parkeringen.

Nogle steder vil der være nødvendigt at sløjfe parkeringspladser for at forbedre trafikikkerheden, særligt på den grønne forbindelse, og andre steder f.eks., hvor brede gader ensrettes, vil der opstå muligheder for etablering af en ekstra parkeringsreserve.

I forbindelse med gennemførelsen af Københavns Kommunes parkeringsprojekt må det skønnes, at der i gaderne nord for Øresundsvej vil blive nedlagt omkring 50 p-pladser, og at der til gengæld vil blive etableret omkring 200 p-pladser i »konstruktion« i et P-hus eller i en kælder.

Trafik- og byrumsplanen foreslår, at nedlæggelsen finder sted dels på Reberbanegade, på Frankrigsgade mellem Amagerbrogade og spaniengade og på Øresundsvej i forbindelse med etablering af cykelstier.

Den nye parkeringsreserve skal foreslås etableret i et P-hus i forbindelse med byfornyelse og nybyggeri på det sydvestlige hjørne af krydset Øresundsvej/ Kirkegårdsvej (Føtex-hjørnet).

Hvis den på side 26 foreslåede omlægning af Spaniengade og Lyongade skønnes det, at parkeringskapaciteten kan forøges med ca. 50 P-pladser.

Med de foreslåede omlægninger af

Kirkegårdsvej må det skønnes, at P-kapaciteten vil blive reduceret med omkring 30 P-pladser. Til gengæld vil der i gaderne Middelgrundsvej, Hveensvej, Augustagade, Tycho Brahes Allé, Højdevej og Lombardigade kunne tilvejebringes op imod 100 ekstra pladser hvis der i stedet for langsgående parkering indrettes skråparkering.

En mere udbredt anvendelse af skråparkering på de brede veje med brede fortove vil kunne tilføre kvarteret en del yderligere p-muligheder.

På Grækenlandsvej vil antallet af p-pladser ligeledes blive begrænset, hvis den grønne forbindelse føres igennem. Erstatning herfor kan evt. indpasse omkring Sundbyøsterhallen og på Kretavej.

Det samlede resultat kan afhængig af omfanget af nye foranstaltninger på den grønne forbindelse og indføring af ensretninger vil maksimalt kunne omfatte de i skemaet viste plusser og minusser.

### Plusser og minusser

(antal offentligt tilgængelige P-pladser)

Eks. P-kapacitet	2.562
Reberbanegade	-20
Frankrigsgade	-20
Øresundsvej	-40
Spaniengade/ Lyongade	+20
Nyt P-hus ved Føtex	+200
Amager Kulturpunkt	+150
Kirkegårdsvej	-30
Sidegader	+100
Grækenlandsvej	-25

**Samlet (-135/+335) 2897**

## LYS PÅ PROJEKTERNE

I forbindelse med gennemførelse af nye projekter med udformning af spændende og attraktive byrum vil det være naturligt at sanere gadebelysningen.

Flere steder vil den traditionelle belysning med højthængende armaturer ude over midten af kørebanerne med fordel kunne erstattes/suppleres med lavere belysning f.eks. fastgjort til ejendommene, så fortovsarealerne kan blive bedre belyst. En hensigtsmæssig træplantning vil desuden bidrage til at skabe mere harmoniske gaderum.

## FRA IDE TIL VIRKELIGHED

»Trafik- og byrumsplan for Øresundsvej kvarteret« er en plan, som beskriver de trafikale problemer, der er i kvarteret i dag, redegør for de planlægningsmæssige forudsætninger, som bl.a. er fastlagt i »Trafik- og byrumsplanen for Amager« og på grundlag heraf kommer med nogle bud på, hvordan man kunne tænke sig at regulere trafikken og etablere nye attraktive byrum på såvel de offentlige som de private vejarealer.

Planen kan ikke bruges til straks at fortælle, hvor og hvordan man i morgen skal »gå i jorden« med anlægsarbejder. Og den skal ikke nødvendigvis gennemføres på én gang. Den skal i stedet opfattes som en inspiration til det videre arbejde for Kommunen, Områdefornyelsen og alle de private ejere af ejendomme langs de private fællesveje.

Næste skridt er, at Områdefornyelsen i samarbejde med Vej & Park udarbejder en handlingsplan for planens gennemførelse. Den skal indeholde en nærmere konkretisering af de enkelte delprojekter, et økonomisk overslag over, hvad det vil koste at realisere dem, og endelig en prioritering.

Mange af projekterne kan gennemføres uafhængigt af de andre. Af trafikale grunde vil det imidlertid være hensigtsmæssigt at ensretninger af gader f.eks. i kvarteret mellem Brysselgade og Øresundsvej sker i henhold til en samlet plan og på én gang;

at eventuelle ensretninger i gaderne mellem Amagerbrogade og Kirkegårdsvej sker efter forudgående koordinering med et delprojekt for Kirkegårdsvej (f.eks. en

trafikdæmpet strækning ud for Kirkegården)

at en vejlukning af Højdevej koordineres med de øvrige delprojekter (eventuelle ensretninger, pladsdannelse mv.) i området mellem Tycho Brahes Allé og Elbagade og

at ændringer syd for Elbagade ses i sammenhæng med skolevejsproblematikken, udbygning af Sundby Hallen og gennemførelsen af en stiforbindelse fra Thingvalla Allé til Italiensvej. Det vil derefter være op til både det offentlige og de private at tage initiativ til projekternes realisering.

Hvis det drejer sig om tiltag, som er planlagt af Københavns Kommune, som f.eks. ombygning af Amagerbrogade, nye cykelstier på Øresundsvej, indførelse af 40 km/t-zoner, parkeringsprojektet, herunder overtagelse af private fællesveje nord for Øresundsvej som offentlige samt realisering af de »Øvrige stiforbindelser«, vil det være naturligt, at kommunen er den udførende kraft. Kommunen vil da forestå planlægning, projektering og gennemførelse.

For så vidt angår ændringer på gader, som overvejende tjener lokale formål, som f.eks. etablering af mere parkering, renovering og forskønnelse af strækninger, som ikke har den store trafikale betydning i det samlede gadenet, dertil hørende ensretninger og etablering af byrumspladser, vil det være de lokale grundejere, som skal starte op; uanset om projektet vedrører en offentlig eller privat strækning.

Det er naturligt, da ideerne til og ønsket



om forandring opstår lokalt. I den sammenhæng vil det være godt, hvis de private ejere etablerer vejlaug eller gadefor- eninger, som kan forestå kontakten ejerne imellem og i forhold til myndigheder samt selve realiseringen evt. med faglig støtte fra Vej & Park.

Det kan også være Områdefornyelsen, som tager initiativet, f.eks. hvis et projekt har både hele kvarterets og enkelte gadeafsnits interesse. Det kunne evt. være tilfældet med dele af den grønne forbindelse og skolevejsforbedringer.

Efter den gældende lovgivning vil det være Kommunen, som skal betale anlægsudgifterne på offentlige veje og de private grundejere på de private veje. Da en række tiltag, specielt dem som hænger sammen med realisering af 40 km/t-zonen og de i Trafik- og Byrums- planen for Amager fastlagte grønne forbindelser, skal gennemføres enten på private veje eller på offentlige veje med ringe trafikale betydning, vil det i praksis være fremmende for en realisering, hvis planlægning og finansiering sker igennem et samarbejde mellem Kommunen og private.

Investeringsfordelingen må afgøres fra sag til sag og ud fra de to parters interesse i at fremme projektet.

Områdefornyelsens rolle i dette spil kan være :

- at oplyse interesserede borgere om planer, muligheder og procedure for realisering,
- at etablere en dialog med borgerne om projekterne, at holde kontakt mellem borgere og myndigheder og i særlige til-

fælde at medfinansiere projekter, som har værdi i en større sammenhæng for flere vejstrækninger eller delkvarterer.

Når kommunen gennemfører projekter, uanset om det drejer sig om offentlige eller private fællesveje, vil kommunen offentliggøre projekter og ordninger. Direkte berørte grundejere vil blive hørt, når der er tale om projekter på private fællesveje.

Når private grundejere søger om gennemførelse af projekter, forudsætter det, at de sammen med projektansøgningen indsender dokumentation for grundejernes tilslutning. Under alle omstændigheder vil Vej & Park i givet fald skulle godkende et projekt.





## **DET VIDERE FORLØB**

### **OMRÅDEFORNYELSEN I ØRESUNDSVEJKVARTERET**

#### **OFFENTLIG FREMLÆGGELSE**

Denne »Trafik- og Byrumsplan for Øresundsvejkvarteret«, som kan læses i en A4-pjece på 42 sider og i uddrag i Borgeravisen, er offentlig fremlagt i perioden den 7. april-15. maj 2006.

Planen er udsendt til en række kontaktpersoner, skoler og institutioner samt til alle boligforeninger og ejere af ejendomme eller ejerlejligheder. Pjecen og plakaten ligger til gennemsyn på biblioteket og Områdefornyelsen, Øresundsvej 6. Begge dele kan så længe oplag haves rekvireres gratis der.

#### **OFFENTLIGT MØDE**

Der afholdes offentligt borgermøde om planen

**torsdag den 20. april 2006 kl. 19.00 på Loftet, Øresundsvej 6.**

På mødet vil trafik- og byrumsplanen blive gennemgået, og der vil være mulighed for debat og kommentarer.

Hér vil trafik- og byrumsplanen og borgeravisen også kunne fås. Alle er velkomne.

#### **BEMÆRKNINGER OG FORSLAG**

Sendes med post til:

Områdefornyelsen

Øresundsvej 6, 1.,

2300 København S

Eller pr. E-mail til: [jan@oresundsvej.dk](mailto:jan@oresundsvej.dk)

**Senest den 15. maj 2006**

### **YDERLIGERE OPLYSNINGER FÅS HOS**

Specialkonsulent

Jan Salling Kristensen

Områdefornyelsen

Øresundsvej 6, 1.,

2300 København S

Telefon mobil: Telefon: 32860781

E-mail: [jan@oresundsvej.dk](mailto:jan@oresundsvej.dk)

#### **OPFØLGNING PÅ PLANEN**

Efter den offentlige høring vil Områdefornyelsen behandle og sammenfatte de indkomne forslag og bemærkninger. Planen vil i givet fald blive justeret og derefter bilagt indkomne bemærkninger behandlet i Områdefornyelsens Styregruppe.

Efter godkendelse af Styregruppen vil den endelige plan blive trykt og annonceret i pressen. Herefter vil den kunne rekvireres så længe oplag haves gratis i Områdefornyelsen Øresundsvej 6.

Områdefornyelsen vil derefter fremsende planen til Københavns Kommune, Vej & Park med henblik på behandling i Teknik- og Miljøudvalget.