



Trafikplan Amager

Resumerapport maj 2025



Sweco Danmark A/S

Projekt

Projektnummer

Kunde

Dato

Dokumentnavn:

CVR nr. 48233511

Trafikplan Amager

41011883

Københavns Kommune

2024-06-06

Trafikplan Amager - Resumerapport

1	Fremtidens trafik på Amager	4
2	Hovedudfordringer på Amager	5
3	Løsningsforslag	6
3.1	Forsimpling af vejnettet	7
3.2	Tung trafik	9
3.3	Etablering af trafikøer og sivezoner	10
3.4	Prioritering af cykler og gang	13
3.4.1	Bedre forhold for cyklister	13
3.4.2	Bedre forhold for fodgængere	15
3.4.3	Særlige fokusområder for cykler og fodgængere samt trafiksikkerhed	16
3.5	Kollektiv transport	17
3.6	Omprioritering af parkering og vejarealer	18
4	Projektforslag	20
5	Effekter og konsekvenser	25
6	Implementeringsplan	29

1 FREMTIDENS TRAFIK PÅ AMAGER

Sweco har fået til opgave at udvikle et udkast til Trafikplan Amager¹ til brug for den videre proces, og udvikling af en samlet trafik- og byrumsplan for Amager

Trafikplanen er udviklet i tæt dialog med Københavns Kommunes fagfolk og lokaludvalgene på Amager gennem tre workshops og en besigtigelsestur, samt med baggrund i anbefalingerne fra Københavnersamlingen om trafik- og byrumsplanen, der blev afholdt i efteråret 2024. Planen tager udgangspunkt i Københavns Kommunes målsætninger om at biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 pct. af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 pct. gang, 25 pct. cykling og 25 pct. kollektiv transport og at biltrafikken reduceres med to pct årligt.

Amager repræsenterer Københavns mangfoldighed og både udfordringerne og ønskerne til trafikplanen varierer. Københavns Kommunes borgerrepræsentation har bestilt en trafikplan der omfatter bl.a. begrænsninger af hastighed på udsatte strækninger, reduceret CO2-udledning fra vejtrafik, reduktion af gennemkørende trafik i boligområder, bedre tværgående cykelforbindelser, bedre sammenhæng, sikre og trygge skoleveje, samt at den tunge trafik på Amager, herunder jordkørsel til Lyngtet Holmen, håndteres bedre i fremtiden. Trafikplanen sigter mod at balancere de mange forskellige hensyn og understøtte Amagers udvikling som et attraktivt sted at bo og arbejde.

Med trafikplanen foreslås der tiltag, som kan være med til at sikre ovennævnte fokusområder. Målet er at sikre, at cyklister, fodgængere, skolebørn og ældre kan færdes trygt og sikkert, samtidig med at infrastrukturen tilpasses Amagers markante byudvikling og behovet for at opretholde en trafikal situation, der understøtter Amager som et godt sted at bo, færdes og drive forretning. Biltrafikken ledes udenom boligområder og ud på udvalgte gennemgående veje. Ved at samle bil- og tung trafik på færre, veldefinerede hovedfærdselsårer frigøres plads til cykler, gang og kollektiv

transport samt nye byrum. Dette skaber mulighed for omdisponering af vejarealer til busprioritering, cykelstier, sikre krydsningspunkter og grønne opholdsrum – til gavn for både mobilitet og byliv.



¹ Amager skal i dette dokument forstås som den del af Amager der hører til København og som er dækket af de to lokaludvalgsområder Amager Øst og Amager Vest.

2 HOVEDUDFORDRINGER PÅ AMAGER

Amager står over for en række trafikale udfordringer, der bl.a. skyldes øget byudvikling med dertilhørende mere trafik. De centrale problemstillinger relaterer sig til trængsel, trafiksikkerhed og miljøpåvirkning.

Meget trængsel og dårlig fremkommelighed

Flere af de vigtigste færdselsårer på Amager oplever i dag kapacitetsproblemer for især biltrafik i myldretiden, hvilket medfører kødannelse og forsinkelser. Med mere trafik som følge af byudvikling forventes trængslen at stige, og det vil opleves som forværring i myldretiderne, som ligeledes forventes at vare længere.

Gennemkørende biltrafik på uhensigtsmæssige ruter/områder

Flere strækninger som går gennem boligområder og områder med meget aktivitet (skoler, institutioner og handel) oplever meget gennemkørende biltrafik.

Lokaliteter med utryghed og forringet trafiksikkerhed

Amager har flere strækninger og kryds, hvor trafiksikkerheden er udfordret. Der er identificeret flere områder, hvor der opleves utryghed i trafikken, særligt langs hovedfærdselsårerne og ved større kryds. Mange af udfordringerne skyldes en høj andel af gennemkørende biltrafik i områder, hvor cyklister og fodgængere også færdes i stort antal, samt øget mængde tung trafik særligt til og fra Lynetteholmen.

Manglende cykelforbindelser på tværs af Amager

Flere steder på Amager mangler gode cykelforbindelser, særligt de tværgående forbindelser er ikke sammenhængende.



Figur 1: Hovedudfordringer for trafikken på Amager i dag og i den nærmeste fremtid.

3 LØSNINGSFORSLAG

For at imødegå de trafikale udfordringer på Amager, anbefales en række strategiske greb, der skal sikre en bedre balance mellem tilgængelighed, trafiksikkerhed og byliv.

Den overordnede strategi bygger på en forsimpning af vejnettet, hvor trafikstrukturen gøres mere logisk og robust ved at kanalisere biltrafikken ad færre, velegnede gennemgående veje. Samtidig etableres trafikøer og sivezoner, der begrænser gennemkørende biltrafik i boligområder og handelsgader for at skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister.

Planen prioriterer desuden forbedrede cykel- og gangforbindelser, så disse transportformer bliver mere attraktive alternativer til bilkørsel. Den kollektive trafik styrkes med bl.a. busluser, styrkelse af knudepunkter og signalprioritering, der skal sikre bedre fremkommelighed for busser, reducere rejsetiden mest muligt og forbedre adgangen for passagerer.

Gennem en kombination af disse tiltag understøtter Trafikplan Amager Københavns Kommunes målsætning om en trafikfordeling, hvor en større andel benytter kollektiv trafik, cykler eller går. Flere af de foreslåede løsninger understøtter desuden løsningen af en række lokale stedsspecifikke udfordringer, men indebærer også reduktion af bilparkeringspladser og fremkommelighed for bilister samt betyder, at en vis biltrafik skubbes til parallelle vejstrækninger i nærtliggende områder. Dette uddybes senere i resumerapporten.

CENTRALE GREB I LØSNINGSSTRATEGIEN



FORSIMPLING AF VEJNETTET

Begrænser CO2 udledning og vejtrafik uden ærinde på Amager. Leder biltrafik og tung trafik ud på udvalgte gennemgående veje for at opnå mindre trafik i boligområderne.



ETABLERING AF TRAFIKØER OG SIVEZONER

Begrænser vejtrafik uden ærinde på Amager og leder størstedelen af biltrafikken og den tunge trafik ud på udvalgte gennemgående veje



PRIORITERING AF CYKLISME OG GANG

Forbedrer de tværgående forbindelser, trafiksikkerheden og sikre skoleveje. Skaber bedre forhold, krydsningsmuligheder og en bedre miljø for fodgængere på udvalgte lokaliteter.



KOLLEKTIV TRAFIK

Styrker knudepunkter og den kollektive trafiks prioritet i vejnettet med busgader, busluser, busbaner og signalprioritering.



OMPRIORITERING AF PARKERING OG VEJAREALER

Giver mulighed for etablering af bedre cykelforbindelser, busbaner, fortovsarealer, byrumsforbedringer o.l. Samtidig vil vejnettets indretning afspejle den tilladte hastighed.



3.1 Forsimpling af vejnettet

Trafikplan Amager indebærer en forsimpling af vejnettet, hvor biltrafikken koncentrerer sig på færre, veldefinerede hovedfærdselsårer, mens boligområder og mindre fordelingsveje vil opleve mindre gennemkørende biltrafik. Målet er at skabe større tryghed, sikre skoleveje og mindre CO₂-udledning fra vejtrafikken.

Fokusering af biltrafikken på udvalgte gennemgående veje

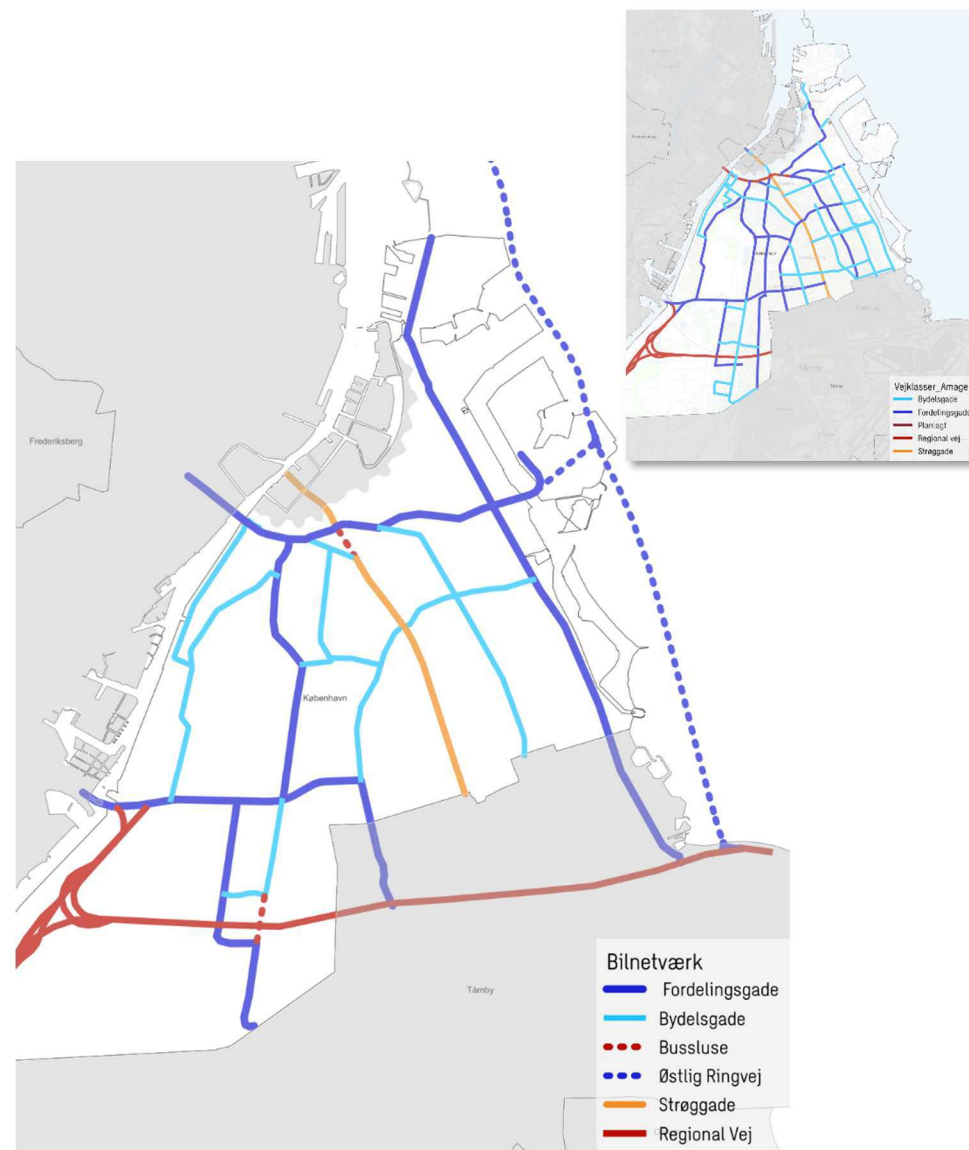
I planen fastholdes og styrkes en række hovedfærdselsårer, der skal bære størstedelen af biltrafikken på Amager. Disse veje skal fungere som de primære trafikårer og håndtere både lokal og regional biltrafik samt tung trafik, herunder jordtransporter til og fra Lynetteholm.

Beregninger viser at trafikplanen begrænser væksten i biltrafikken sammenlignet med en situation uden planen. Derfor vurderes det muligt at samle biltrafikken på færre hovedfærdselsårer. De udvalgte strækninger har størst kapacitet og vurderes bedst egnede til at håndtere biltrafik og jordtransport til og fra Lynetteholm. Der vil blive behov for at se på krydsene, og om der skal ske ændringer for at imødekomme de nye trafikstrømme. Tilsammen kan de udgøre et samlet net, der kan få biltrafikken rundt på Amager.

Begrænsning af gennemkørende biltrafik mellem de udvalgte gennemgående veje

Som led i forsimplingen af vejnettet anbefales en nedklassificering af en række veje for at tydeliggøre, hvor biltrafik og tung trafik primært afvikles. Det vil fastholde fokus på at mindske gennemkørende biltrafik og prioritere cyklister, fodgængere og kollektiv trafik i de øvrige områder. De berørte strækninger nedgraderes i takt med den løbende implementering af Trafikplan Amager. Figur 2 giver et overblik over den forsimpling af vejstrukturen som Trafikplan Amager sigter mod i et fremtidsscenarie.

Ny vejklassificering skal vedtages som et tillæg til kommuneplanen eller indgå i den løbende revision, der sker hvert fjerde år.



Figur 2: Forsimplet vejnet (vejnettet i dag i højre hjørne)

Trafikal optimering af gennemgående veje

For at understøtte den nye trafikstruktur vil en række justeringer sikre bedre trafikafvikling og mindske flaskehalse på de prioriterede gennemgående veje. Som udgangspunkt indbefatter planen følgende krydsombygninger:

- **Ombygning af rundkørsler på Ørestads Boulevard** til signalregulerede kryds for at forbedre trafiksikkerheden og mindske forsinkelser for biltrafik.
- **Forenkling af Christmas Møllers Plads**, hvor ombygningen skal reducere konflikter mellem trafikformer og give bedre flow for både biler i øst-vestgående korridor, cyklister og kollektiv transport.
- **Justeringer og omprioritering af signalanlæg på Amager Boulevard og Ved Stadsgraven** sikrer bedre trafikafvikling i myldretiden og reducerer kødannelser. Mindsker direkte adgang for biler til Indre By via Christianshavn.
- **Omdannelse af rundkørsel på Prags Boulevard** for at forbedre flow på tværs af Boulevarden
- **Forsimpling af krydset Englandsvej/Øresundsvej** for at sikre bedre flow igennem krydset og større trafiksikkerhed.

Det bliver mindre attraktivt at køre gennem Amager uden et specifikt ærinde. Serviceniveauet for biltrafik bliver lavere, men det bidrager til at begrænse biltrafikken til et niveau, der kan håndteres på færre, udvalgte veje. Trafikplanen vurderes at kunne håndtere biltrafikken på de optimerede strækninger, da den samlet set reducerer biltrafikken med ca. 50.000 ture dagligt. Den tilbageværende biltrafik samles på færre veje og bringes ned på et håndterbart niveau med de foreslåede optimeringer.

Sammenhæng med øvrige tiltag

Forsimplingen af vejnettet hænger tæt sammen med de øvrige hovedgreb i Trafikplan Amager og kan ikke ses isoleret. Trafikøer og sivezoner vil understøtte den nye trafikstruktur ved at reducere gennemkørende biltrafik i boligområderne, mens forbedrede cykel- og gangforbindelser og prioriterede ruter for kollektiv trafik vil sikre alternativer til bilen.

Samlet set vil forsimplingen af vejnettet bidrage til mindre gennemkørende biltrafik i boligområder og en mere klar opdeling af vejnettets funktioner.



3.2 Tung trafik

Det er i dag tydeligt, at tung trafik fylder meget i gadebilledet i visse områder på Amager. F.eks. på Amager Strandvej og Uplandsgade hvor tung trafik udgør 10-15 % af den motoriserede trafik, hvilket er en høj andel ift. det normale billede i København. Den tunge trafik er med til at forsinke trafikafviklingen samt skabe øget utryghed for især cyklister og gående. Det anbefales derfor at holde den tunge trafik i videst muligt omfang udpegede ruter der også er en del af de udpegede hovedfærdselsårer i fremtidsscenariet.

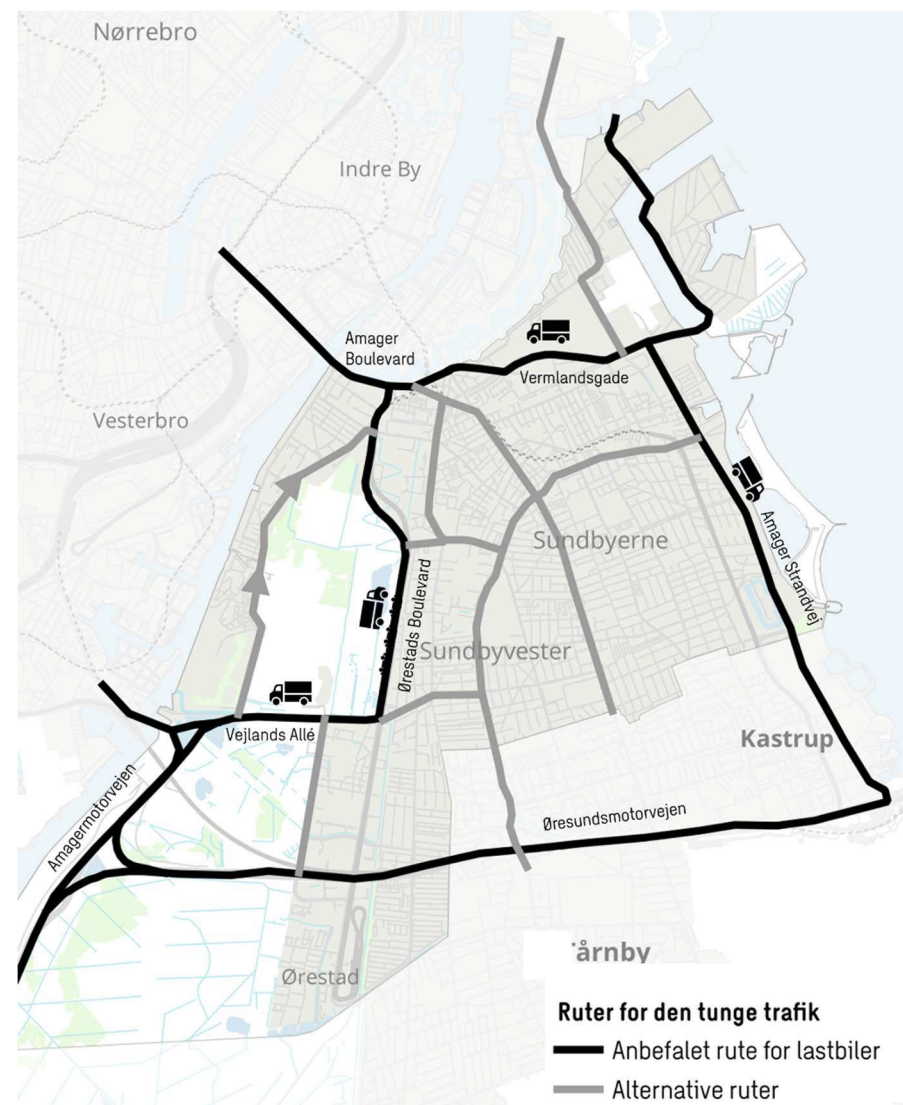
Byudvikling

Byudviklingen, særligt i den nordøstlige del af Amager, medfører en del lastbiltrafik herunder jordtransportere på flere strækninger. Der har i en periode været oplagret en stor del jord på depotet på Selinevej, som i foråret 2024 blev flyttet til Lynetteholmen. I den periode var der meget jordtransport på hele vejnettet, og særligt borgere på Artillerivej oplevede mange gener ved kørslerne. Af trafiktællinger af 4+-akslede lastbiler fremgår det, at lastbiltrafikken på vejnettet har været større i foråret 2024 end både tidligere og efterfølgende tællinger har vist. Det er forventningen, at jordtransporterne fra Selinevej fremover vil blive færre end i foråret 2024. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil komme udsving over tid.

Hovedparten af vejnettet ligger tæt op ad boliger, og mange korridorer for den tunge trafik krydser skoleveje, tæt bebyggede områder, cykelruter mm., og er dermed ikke velegnet til afvikling af tung trafik.

Udvalgte veje optimeres til trafiksikker håndtering og afvikling af tung trafik

I Trafikplanen anbefales det at den tunge trafik på Amager hovedsageligt håndteres på det primære vejnet og mest muligt på de anbefalede ruter. Dette indebærer ombygning af rundkørslerne på Ørestads Boulevard til signalregulerede kryds for at forbedre fremkommeligheden for lastbiler på strækningen og øge trafiksikkerheden for cyklister og gående. Ensretning og trafikdæmpning af Artillerivej for at flytte tung trafik fra denne til Ørestads Boulevard. Ombygning af Amager Strandvej med bredere vejbaner til bedre håndtering af tung trafik på strækningen. Ombygning og forsimpling af krydset på Christmas Møllens plads for bedre tværgående trafikflow og mere trafiksikker afvikling i krydset. Desuden vil de foreslåede trafikøer og sivezoner være med til at guide den tunge trafik ud på det primære vejnet.



Figur 3: Ruter for den tunge trafik



3.3 Etablering af trafikør og sivezoner

For at skabe trygge og velfungerende bymiljøer for cyklister, fodgængere og beboere etableres en række trafikør og sivezoner, der begrænser gennemkørende biltrafik i boligområder. Det vil stadig være muligt at benytte bil til og fra alle adresser - også i en trafikør eller sivezone. Trafikørerne og sivezonerne understøtter den forsimplede vejstruktur, ved at gennemkørende biltrafik ledes ad de overordnede gennemgående veje og ikke igennem de lokale boligområder.

Trafikør: Afgrænsning af biltrafikken

I trafikør nedsættes hastigheden til 30 km/t, hvilket understøtter en vejstruktur indrettet på gåendes og cyklisters præmisser. Biladgang er tiltænkt beboere, erhvervskørsel og ærindekørsel, da gennemkørsel forhindres gennem ensretninger, busluser, vejlukninger, nedbyggede veje og strategisk placerede hastighedsdæmpende tiltag.

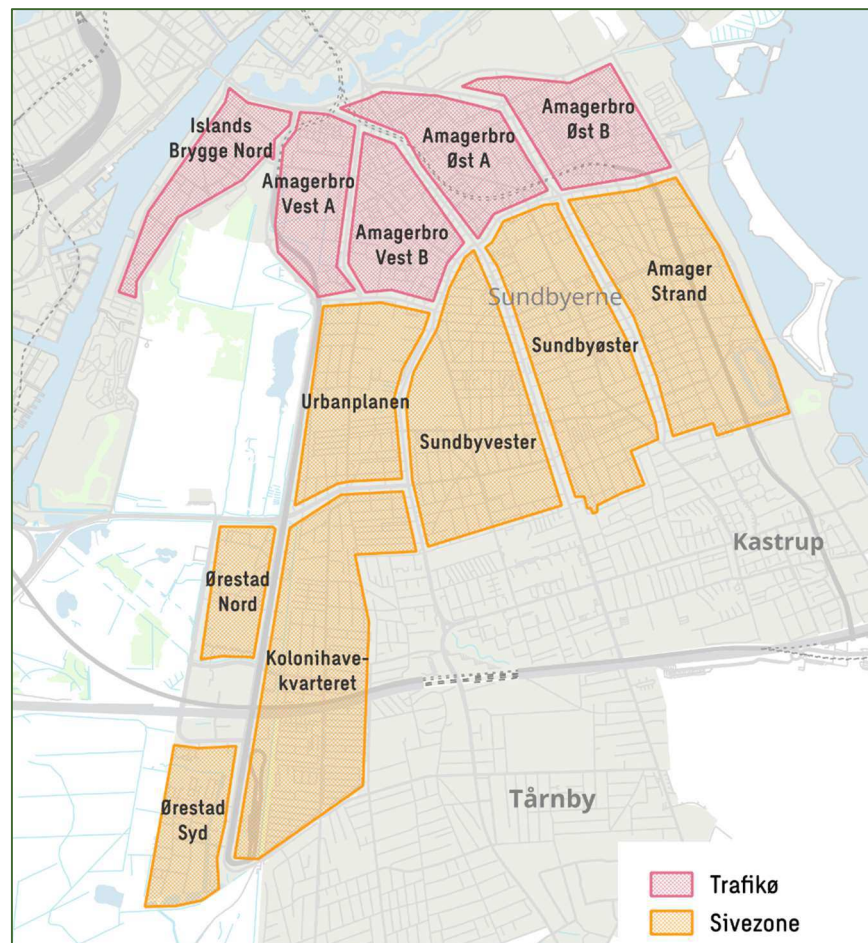
Der etableres i alt fem trafikør:

- Islands Brygge
- Amagerbro Vest A og B
- Amagerbro Øst A og B

Sivezoner: Styring af biltrafikken

Ud over trafikørerne implementeres sivezoner, der aktivt styrer biltrafikken gennem en kombination af ensretninger, indkørselsforbud og vejlukninger. Sivezonerne etableres i følgende områder:

- Urbanplanen
- Sundbyvester
- Sundbyøster
- Amager Strand
- Kolonihavekvarteret
- Ørestad Nord og Ørestad Syd



Figur 4: Trafikør og sivezoner

Sivezoner begrænser, mens trafikøer helt udelukker gennemkørende biltrafik. Den gennemkørende biltrafik begrænses med ensretninger, vejlukninger, bussluser der gør ruter igennem sivezonen mindre attraktiv som alternativ til de udvalgte gennemgående veje illustreret ved figur 4 og 5. Dette forhindrer, at bilister bruger lokalveje som alternative ruter til de udvalgte gennemgående veje. For at skabe trygge og rolige boligområder fastsættes hastigheden i sivezonerne til maksimalt 40 km/t.

Det bemærkes, at etablering af trafikøer og sivezoner kræver udvikling af trafikplaner for de enkelte zoner, en plan for deres implementering samt koordinering med vejlaug og grundejere i områder med private fællesveje. Dette gælder især for områderne, hvor der etableres sivezoner.

Sammenhæng med den forsimplede vejstruktur

Trafikøer og sivezoner er afgørende for, at den forsimplede vejstruktur kan fungere efter hensigten. Ved at begrænse gennemkørende biltrafik i boligområderne sikres det, at mere biltrafik ledes ad de udvalgte gennemgående veje, der er designet til at håndtere de større trafikmængder.

Det endelige design og indretning af trafikøerne fastlægges i et senere stadie.

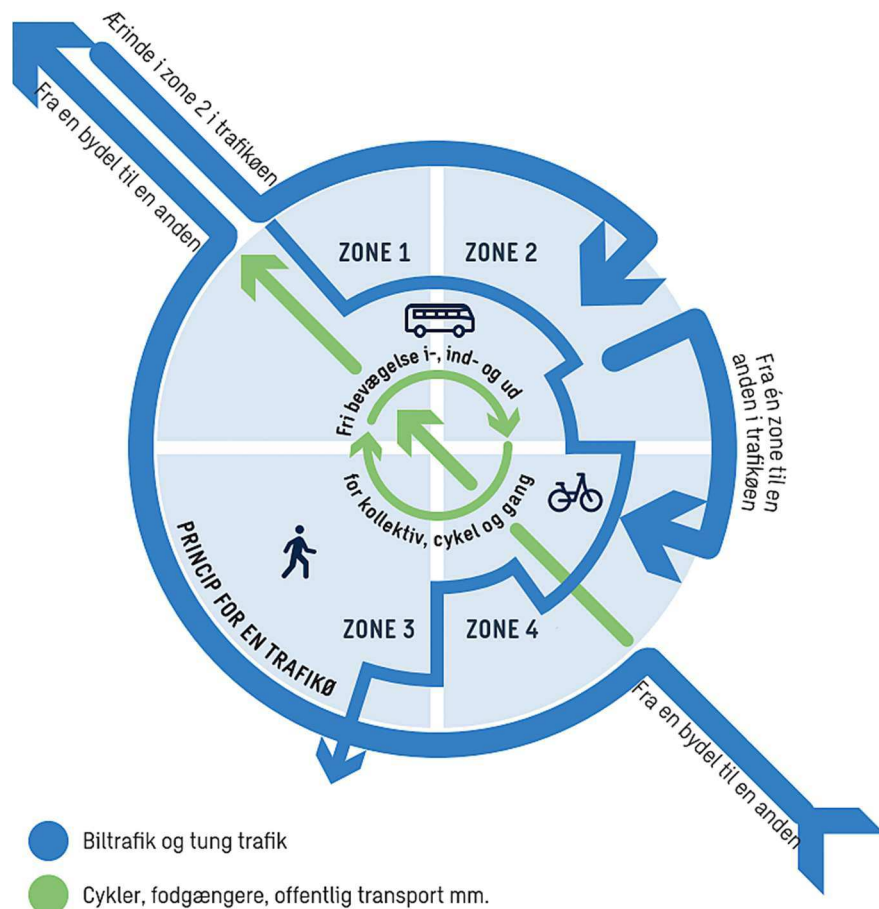
Forhold for kollektiv trafik:

Den kollektive trafiks fremkommelighed opretholdes i trafikøerne. Der kan f.eks. etableres bussluser, der forhindrer biltrafik, men tillader passage for busser, cyklist og nødvendige servicekøretøjer.

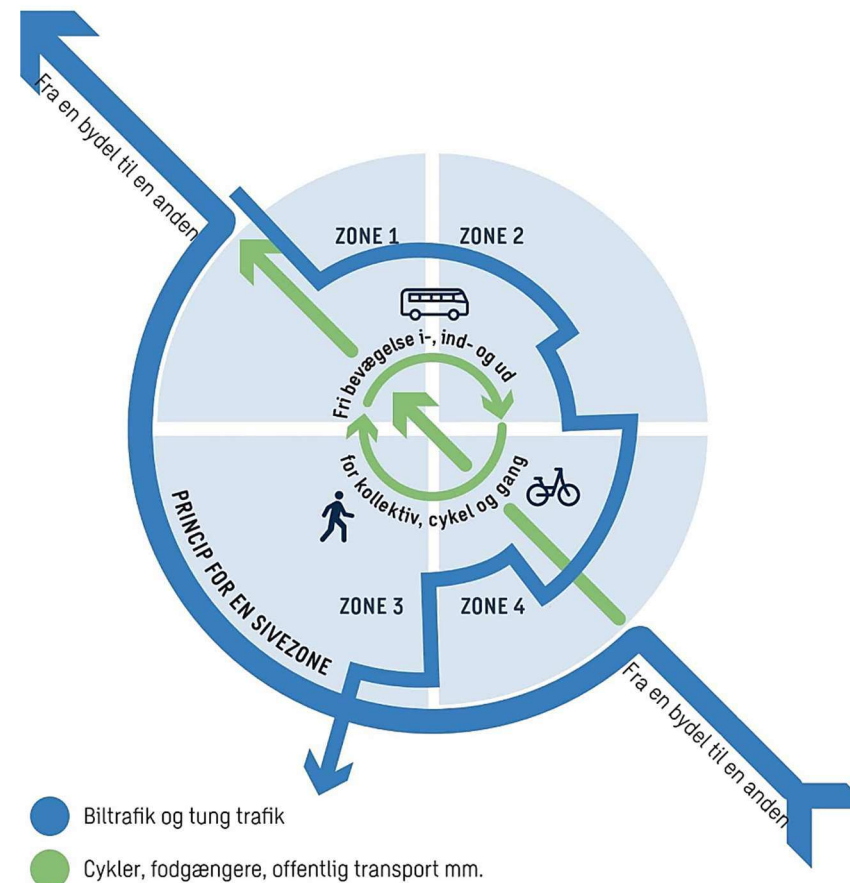
Effekter og synergieffekter

Indførelsen af trafikøer og sivezoner forventes at:

- **Fremme cyklisme og gangtrafik** ved at skabe trygge og sikre miljøer med mindre biltrafik og lavere hastighed
- **Forbedre trafiksikkerheden** ved at reducere hastigheder og minimere gennemkørende biltrafik i tætbefolkede områder.
- **Bidrage til bedre byrum**, hvor boligområder bliver mere inviterende for ophold, rekreation og lokal handel.
- **Understøtte den kollektive trafik**, da bussluser sikrer, at busser ikke forsinkes af øvrige køretøjer.
- **Øge omvejskørsel for biler**, for nogle bilister der får mindre direkte ruter til deres destination. Det er dog også med til at begrænse biltrafikken generelt og u hensigtsmæssig forskydning af biltrafik i forbindelse med andre tiltag.



Figur 5: Overordnet princip for en trafikø



Figur 6: Overordnet princip for en sivezone



3.4 Prioritering af cykler og gang

For at skabe en mere sikker trafikstruktur for cyklister og fodgængere på Amager prioriteres forholdene for disse. Gennem nye og forbedrede cykel- og gangforbindelser, trygge krydsningsmuligheder og bredere fortove skal det være mere trafikikkert, trygt og attraktivt at cykle og gå. Tiltagene understøtter målet om at skabe et sammenhængende stinet og sikkert bymiljø.



3.4.1 Bedre forhold for cyklister

For at gøre det nemmere og mere sikkert at cykle på tværs af Amager etableres og optimeres en række cykelstier og -ruter. Målet er at skabe et sammenhængende netværk af stier og trygge cykelruter. Nye forbindelser skabes bl.a. gennem omdannelse af vejarealer, reduktion af parkeringspladser og justeringer af vejnettet i forbindelse med trafikøer og sivezoner.

Omdannelse af vejareal til cyklister

For at skabe plads til bedre cykelforhold reduceres vejareal og parkering, hvor der er nødvendigt. Op til 10% af de offentlige parkeringspladser nedlægges, hvilket svarer til ca. 3.450 parkeringspladser, for at gøre plads til nye og bedre forbindelser. Dette sker som udgangspunkt på strækninger, hvor der mangler sikre cykelstier, eller hvor de eksisterende forhold kan optimeres. Det kan blandt andet ske gennem ensretninger og vejlukninger i trafikøer og sivezoner, hvilket frigør plads til bredere cykelstier. Et eksempel kunne være Vejlands Alle og Greisvej øst for Englandsvej, hvor der mangler en tryk tværgående cykelforbindelse.

Omprioriteringen af vejareal kan muliggøre:

- Nye cykelstier og cykelbaner på centrale strækninger.
- Bedre sammenhæng mellem cykelruter, så cyklister får direkte og hurtige forbindelser.
- Reduceret interaktion mellem biler og cyklister, hvilket øger trafiksikkerheden og trygheden for cykler og gående.

Forbedrede krydsningsmuligheder og øget trafiksikkerhed

Et væsentligt fokus er at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for cyklerne, især i signalregulerede kryds og på tværs af de større veje. Mange af de store kryds på Amager fungerer i dag som barrierer for cyklister, hvilket mindsker mobiliteten og trygheden. Derfor indeholder planen en række initiativer til at forbedre cyklisternes fremkommelighed i kryds:

- **Omprioritering af signalanlæg**, så cyklister får bedre prioritet ved kryds.
- **Tydeligere cykelmarkeringer** i krydsningszoner for at reducere konflikter med biltrafikken.
- **Flere cykelvenlige kryds**, hvor bilisters svingmuligheder begrænses for at øge sikkerheden for cyklister.

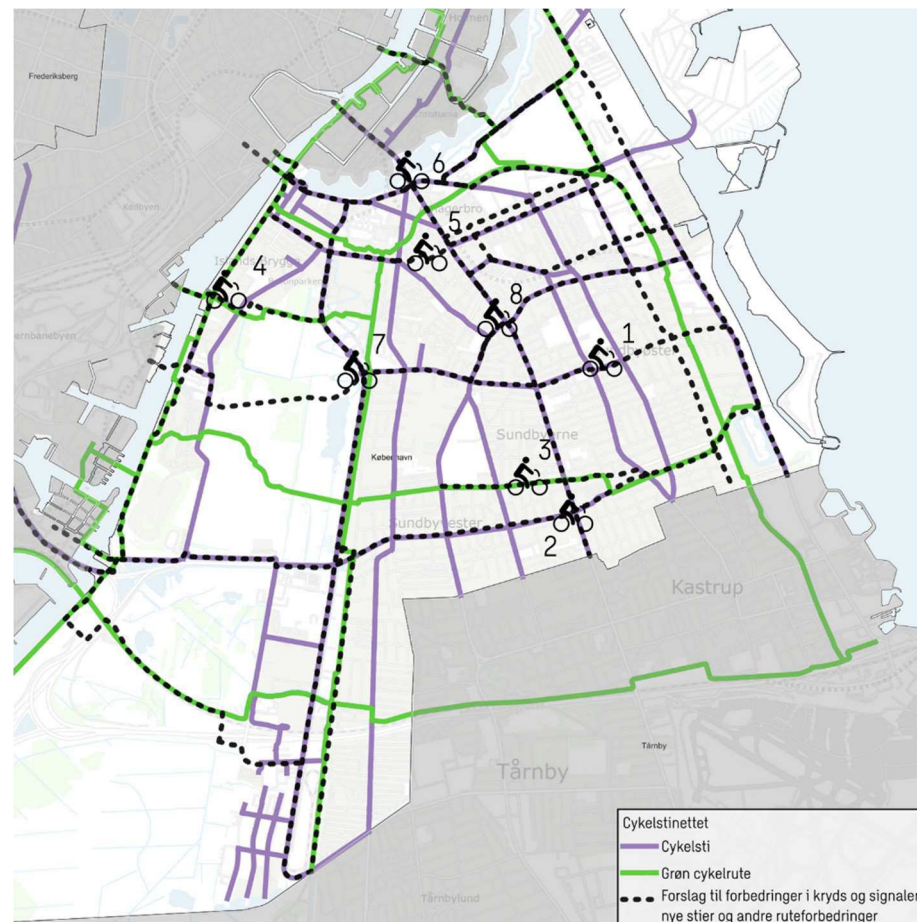
Et konkret eksempel er omdannelsen af Christmas Møllers Plads, hvor et simplere krydsdesign kan gøre det nemmere og hurtigere for cyklister at passere.



Udvalgte konkrete cykelprojekter

1. **Fælled til Strand-forbindelsen** – En ny cykelforbindelse på tværs af Amager, der forbedrer fremkommeligheden mellem Amager Fælled og Amager Strandpark. Etablering af forbindelsen vil bl.a. betyde reduceret parkeringsmuligheder for biler langs strækningen, samt mindre omvejskørsler for bilisterne ifm. ensretninger.
2. **Stiforbindelse via Vejlands Allé/Greisvej** – En ny forbindelse, der forbedrer cyklistens fremkommelighed og skaber en mere direkte rute.
3. **Trafiksikker forbindelse via Sundbyvestervej/Wibrandtsvej** – Et projekt, der forbedrer sikkerheden for cyklister ved at mindske konflikter med biltrafik.
4. **Bedre cykelforhold på Islands Brygge og Artillerivej** – Her indføres ensretning af biltrafikken, hvilket skaber bedre pladsforhold for cyklister, bredere cykelstier og forbedrede krydsningsmuligheder.
5. **Stiforbindelse mellem Njalsgade og Amagerbrogade** – En ny stiforbindelse igennem kvarteret vil sikre et sammenhængende stinet på tværs af Amager til gavn for mange cyklister. Forbindelsen forudsætter ensretninger på enkelte veje i området og omdannelse af parkering, hvilket kan ske ifm. indretningen af trafikken.

Derudover vil projekterne for Christmas Møllers Plads (6), omdannelse af rundkørslerne på Ørestad Boulevard (7) og forbedringer ved Amagerbrogade/Øresundsvej (8), som tidligere er beskrevet, også give en positiv effekt for trafiksikkerhed og trygheden for cyklerne.



Figur 7: Stiforbindelser og udvalgte konkrete projekter



3.4.2 Bedre forhold for fodgængere

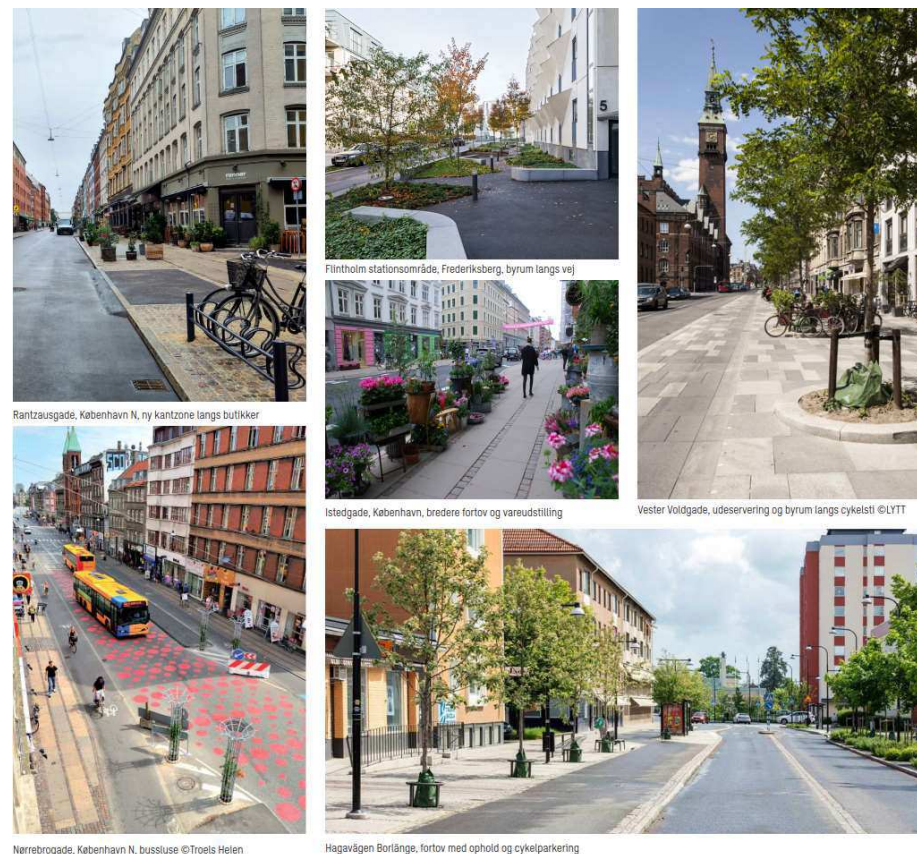
Trafikplan Amager indbefatter en række tiltag der gør det mere sikkert og trygt at færdes som fodgænger, herunder hastighedsreduktioner, forbedrede krydsningsmuligheder og omprioritering af vejareal. Ved at reducere gennemkørende biltrafik i de planlagte trafikøer og sivezoner, prioritere cyklister og fodgængere samt omprioritere vejarealer skabes nye muligheder for;

- **Grønnere byrum**, hvor veje og parkeringsarealer omdannes til pladser med træer, opholdszoner og rekreative områder.
- **Mere attraktive handelsgader**, hvor gående og cyklister får bedre adgang, hvilket understøtter det lokale erhvervsliv.
- **Bedre rammer for byliv**, særligt i tætte byområder som Amagerbro og Islands Brygge.
- **Større sammenhæng mellem by og natur**, fx via bedre forbindelser mellem Amager Fælled og Amager Strandpark.
- **Knudepunkter** hvor cyklende og gåendes adgang til den kollektive trafik prioriteres.

Lavere hastigheder og bedre krydsningsmuligheder

Der skabes et trygkere bymiljø for fodgængere ved etablering af trafikøer, sivezoner og hastighedszoner. Derudover vil trafikplanen give mulighed for forbedrede krydsningsmuligheder på en række centrale strækninger og kryds, idet fortove og fodgængerheller optimeres og signalreguleringer omprioriteres. Dette er særligt vigtigt ved skoler, daginstitutioner, sport- og fritidstilbud, indkøbsmuligheder og på strøgader, hvor mange fodgængere færdes. Der skal desuden ses på grønttid for forgængere særligt ved de store veje for at sikre en tryk krydsningsmulighed. Det kunne fx være ved Center Boulevard/Vejlands Allé, hvor et nyt kvarter og en ny skole øger antallet af krydsende fodgængere i fremtiden.

Hvor fortovsarealer er for smalle, kan de udvides på bekostning af parkeringspladser, hvilket sikrer bedre passageforhold, især på strækninger med høj fodgængertrafik.



Figur 8: Når vejareal omprioriteres, kan det give plads til fx cykelstier, bredere fortovsarealer, regnvandsbassiner, vejbede, cykelparkering mm.



3.4.3 Særlige fokusområder for cykler og fodgængere samt trafiksikkerhed

Generelt er der i de løsninger, der indgår i trafikplanen et fokus på at forbedre trafiksikkerheden. På baggrund af uheldsdata og input fra workshops sætter trafikplanen et særligt fokus på en række kryds og strækninger, hvor der enten er høj ulykkesfrekvens eller potentielt farlige trafikforhold. Trafikplanen foreslår omdannelser af disse lokaliteter for at forbedre trafiksikkerheden.

6. Christmas Møllers Plads

Krydset er i dag et af de mest uheldsbelastede steder i København. Krydset simplificeres for at reducere kompleksiteten og øge sikkerheden. En del af løsningen indebærer, at Amagerbrogade-benet lukkes for biltrafik og omdannes til en busgade, hvilket skaber et mere overskueligt krydsningspunkt for fodgængere og cyklister. Der vil være færre svingbevægelser i krydset og dermed færre konfliktpunkter, hvilket vil forbedre trafiksikkerheden.

7. Rundkørsler på Ørestads Boulevard

Rundkørslerne ombygges til signalregulerede kryds, hvilket øger sikkerheden for fodgængere og cyklister.

8. Grønjordsvej/Røde Mellemvej

Krydset foreslås at blive gjort mere trafiksikkert for alle trafikantgrupper. Dette kan indebære separatregulering af flere trafikstrømme og justering af signalanlægget til at give mere mellemtid mellem de forskellige trafikstrømme.

9. Sundbyvester Plads

Sammen med forslag om en sivezone og en trafiksikker cykelforbindelse mellem Sundbyvestervej/Wibrandtsvej, bør der ske en gentænkning af selve cirkulationen på pladsen for at reducere konflikter mellem trafikstrømme og at give øget synlighed over for særligt cykler og gående.

10. Englandsvej/Amagerbrogade/Øresundsvej krydset

Krydset opgraderes med højresvingsforbud for biler i alle retninger og tydelige blå cykelbaner der styrer cyklisters rute gennem krydset. På den måde skabes mere tydelige og trafiksikre forhold for særligt cyklister, men også for gående og bilister.

11. Vejlands Allé

Der ses på løsninger for at skabe trafiksikre svingforhold for bilister og cyklende ved krydsene ved Røde Mellemvej, Ørestads Boulevard og Center Boulevard f.eks. ved at ændre i krydsene, så svingtrafikken afvikles separat uden at være i konflikt med modsatkørende trafikanter.

12. Amager Boulevard/Ørestads Boulevard

Dette kryds vil i scenariet blive mere trafikeret med både biler og lastbiler, hvilket kan have konsekvenser for trafiksikkerheden. Der bør ses på, om der kan skabes bredere cykelstier og mere tid til, at cyklerne kan komme ud af krydset. Yderligere bør der indtænkes tiltag, der kan imødegå at man kører over for rødt – både som bilist og cyklist.

13. Ørestads Boulevard ved Fields

En busluse ved Fields vil øge trygheden for krydsende fodgængere ml. Ørestad Metro St. og Fields.



3.5 Kollektiv transport

Den kollektive trafik understøttes gennem en række tiltag, der forbedrer fremkommeligheden for busserne og understøtter overflytningen til kollektiv transport. Etableres Metro M5 i fremtiden vil det ligeledes have stor betydning for de kollektive forbindelser på Amager. De mest markante forbedringer for den kollektive trafik er:

- Metrolinje M5
- Forbedret busfremkommelighed på flere delstrækninger
- Styrkelse af knudepunkter
- Øget mulighed for prioritering af busser i signaler

Metrolinje M5: En langsigtet styrkelse af den kollektive transport

Metrolinje M5 vil på længere sigt spille en central rolle i at aflaste vejnettet og styrke den kollektive transport på tværs af Amager. Metroens høje kapacitet og frekvens vil kunne erstatte en del af de bilture, som reduceres i forbindelse med de bilrestriktive tiltag i planen.

Ombygning og bussluse på Amagerbrogade/Christmas Møllers Plads

På den nordlige del af Amagerbrogade etableres en bussluse, der sikrer fri passage mellem Amagerbrogade og Christmas Møllers Plads/Torvegade. Dette fjerner biltrafik fra strækningen og gør det muligt at give busserne højere prioritet i signalanlæggene ved Amager Boulevard og Christmas Møllers Plads. Fjernelsen af biltrafikken på denne del af Amagerbrogade giver også mulighed for en bedre indretning af stoppestederne, herunder bredere busperroner og forbedret adgangsforhold for passage-erne.

Ombygningen af Christmas Møllers Plads sikrer en mere strømlinet trafikafvikling, hvor kompleksiteten i krydset reduceres. For busserne betyder det mindre kø og potentielt forbedret rejsetid, da signalprioriteringen kan optimeres.

Bussluse ved Fields

På Ørestad Boulevard forbi Fields etableres en bussluse, der friholder strækningen for biltrafik. Buslinjerne på strækningen vil få en mere direkte rute uden forsinkelser



fra øvrige køretøjer, særligt ved signalanlæggene ved Hannemanns Allé og Arne Jakobsens Allé. Foruden bedre fremkommelighed vil busslusen give mulighed for en forbedret indretning af stoppestederne ved Fields og Ørestad Station, hvilket styrker dette knudepunkt for kollektiv trafik.

Ensretning af Artillerivej og Islands Brygge

Ensretning af Artillerivej og Islands Brygge har både positive og negative konsekvenser for busserne. På Artillerivej forbedres fremkommeligheden, da trafikken afvikles mere effektivt. I sydgående retning vil busser dog blive ledt ad Islands Brygge i stedet, hvilket er en længere rute end i dag. Derudover vil stoppestederne i nord- og sydgående retning i nogle tilfælde være forskudte.



3.6 Omprioritering af parkering og vejarealer

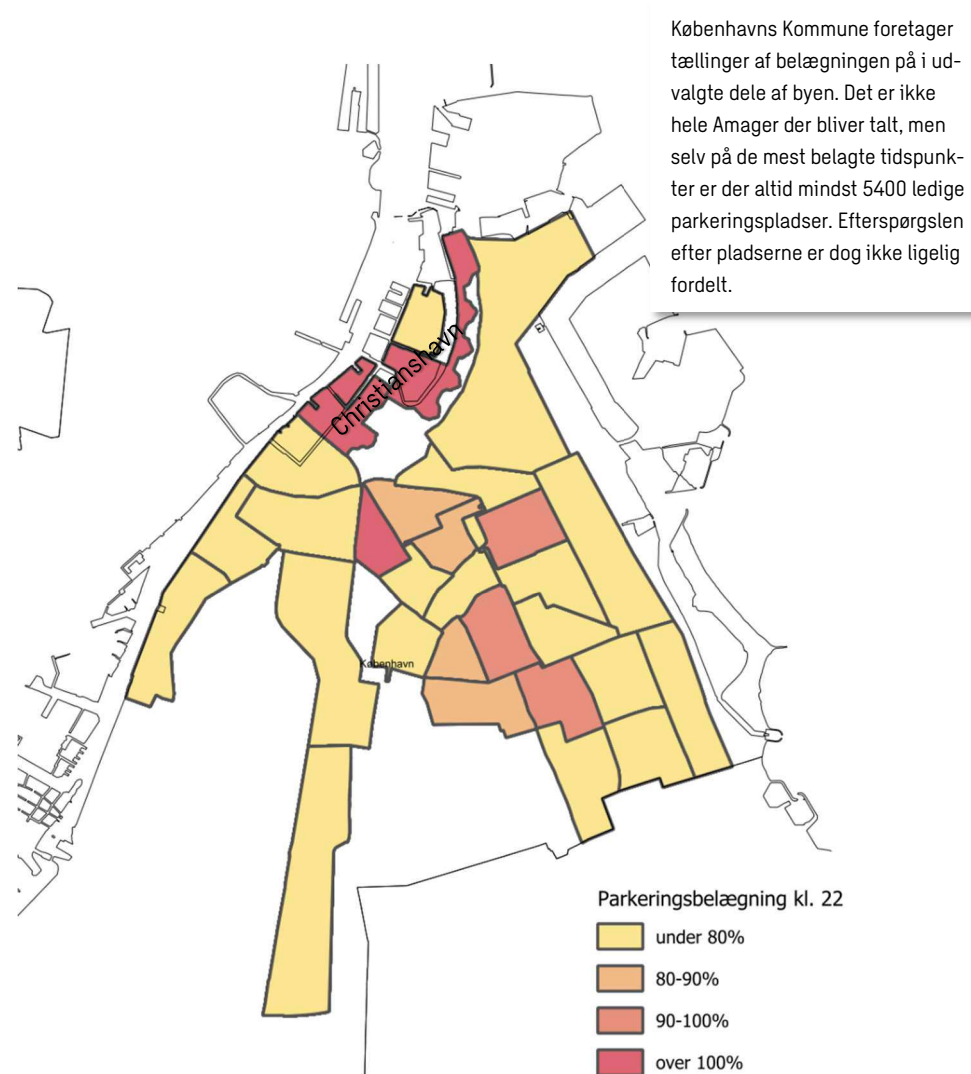
For at skabe plads til nye og forbedrede stiforbindelser for cyklister og fodgængere, samt til etablering af busluser, busbaner og forbedrede byrum på Amager, vil den offentlige parkeringskapacitet blive reduceret. Der anbefales en balanceret nedlæggelse af parkering, hvor der stadig være mulighed for at parkere sin bil indenfor få minutters gangafstand ligesom aflæsningsmuligheder for privat- og erhvervskøretøjer, handicapparkering o.l. stadig opretholdes.

Omprioriteret offentlig parkering og vejareal

Med planen foreslås tiltag, der omfordeler arealanvendelsen, således der bliver mere plads til cykelstier, fortove, busbaner, byrumsforbedringer o.l. For at opnå denne fordeling er det nødvendigt at omprioritere areal fra vejbaner og parkering til:

- Prioriterede busbaner
- Cykelstier
- Forbedrede fodgængerarealer
- Byrum med opholds- og rekreative funktioner

Som led heri kan der fjernes gadeparkering for at frigive plads. Belægningen på de offentlige parkeringspladser varierer betydeligt på tværs af Amager og mange steder er der mange ledige parkeringsmuligheder selv på de mest pressede tidspunkter af døgnet. Disse steder vil omprioritering af parkering til fordel for cykelstier fortove begrønning o.l. have mindre betydning for parkeringsøgende biltrafik. Andre områder er fuldt ud belagt med parkerede biler og her kan det opleves som et stort indgreb og en kilde til frustration, når parkering nedlægges. Derfor anbefales det at nedlæggelser af parkering vurderer hvilke nærliggende alternativer der findes for særligt beboere, herunder om der er mulighed for bedre udnyttelse af eksisterende privat parkeringskapacitet.



Figur 9: Parkeringsbelægning kl. 22 på Amager oktober 2023

I tillæg til den offentlige parkeringskapacitet findes et tilsvarende antal private parkeringspladser. I realisering af planen bør nedlagt offentlig parkeringskapacitet i området med høj parkeringsbelægning søges omlagt til nærliggende tilgængelig kapacitet på private parkeringspladser og i eksisterende parkeringsanlæg.

Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

Det vil være hensigtsmæssigt at sikre en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende parkeringskapacitet frem for at tilføje nye parkeringsmuligheder. Dette kan opnås ved:

- **Bedre skiltning og digital styring af parkering**, så ledige pladser udnyttes optimalt.
- **Øget incitament til at benytte decentrale parkeringshuse/arealer**, især for pendlere og besøgende.
- **Prioritering af parkeringspladser til elbiler og delebiler**, som en del af Københavns Kommunes klimaindsats.

Reduktionen af den offentlige parkeringskapacitet kan realiseres i takt med implementeringen af de enkelte delprojekter evt. i kombination med Leje af parkeringspladser i private parkeringsanlæg. Der kan med fordel igangsættes en indsats for at gøre den eksisterende ikke-kommunale parkeringskapacitet mere tilgængelig for borgerne på Amager, hvilket kan reducere oplevelsen af forringet parkeringsudbud.



Figur 10: Når vejareal omprioriteres, kan de give plads til fx vejbede, bussluser, cykelparkering, cykelstier, bredere fortovsarealer, regnvandsbassiner mm.

4 PROJEKTFORSLAG

Det følgende præsenterer en projektlister over de konkrete tiltag der indgår i planen. Tiltagene er nærmere beskrevet i bilag 3 til baggrundsrapporten.

Projektets succes afhænger af den samlede plan, men visse projekter spiller en særlig rolle i at realisere målsætningerne. De følgende fem initiativer på næste side er afgørende for fremtidens trafik på Amager og bør have høj prioritet samt realiseres inden Østlig Ringvej åbner, da denne vil lede meget biltrafik til og fra den nordøstlige del af Amager.

Forsimpling af Christmas Møllers Plads

Christmas Møllers Plads ombygges for at reducere kompleksiteten og forbedre trafik sikkerheden. Amagerbrogadebenet lukkes for biltrafik og omdannes til en busgade, hvilket skaber bedre fremkommelighed for den kollektive trafik og mere overskuelige forhold for fodgængere og cyklister. Der vil være øget omvejskørsel og forringet fremkommelighed for bilister til og fra Torvegade (Christianshavn/Indre By), men samtidig mindre trængsel på Torvegade generelt og bedre fremkommelighed på tværs af krydset Ved Stadsgraven/Vermlandsgade.

Islands Brygge og Artillerivej – Cirkulationsplan

En ny cirkulationsplan fx med ensretninger på Islands Brygge og Artillerivej begrænser gennemkørende biltrafik og sikrer bedre flow for cyklister og kollektiv trafik. Projektet kan betyde bredere cykelstier på Islands Brygge samt skabe forbedret byrum langs strækningen. Den konkrete løsning bør samtænkes og tilpasses med etablering af metrolinje M5. Projektet kan skabe omvejskørsel for bilister i området samt kræve opsplitning af buslinjernes ruter.

Ørestads Boulevard – Omdannelse af rundkørsler

Rundkørslerne på Ørestads Boulevard omdannes til signalregulerede kryds for at forbedre trafik sikkerheden og give bedre forhold for fodgængere, cyklister og busser. Dette giver en mere trafik sikker rute for særligt tunge køretøjer bl.a. til og fra Lyngbyholmen. Til gengæld betyder det lidt ringere fremkommelighed på Ørestads Boulevard for cyklister ift. en situation med rundkørsler.

Amager Strandvej

Amager Strandvej opgraderes for at forbedre trafik sikkerheden og skabe bedre forbindelser for cyklister og fodgængere. Tiltagene omfatter mulig hastighedsreduktion, bedre krydsningsmuligheder og en optimering af vejens funktion som fordelingsvej. Trafikken på Amager Strandvej stiger betydeligt og kan kræve yderligere tilpasninger. Ændringerne sker bl.a. på bekostning af en række eksisterende bilparkeringspladser på strækningen.

Etablering af trafikøer på Indre Amager

Der etableres trafikøer i udvalgte boligområder for at reducere gennemkørende biltrafik og skabe tryggere og mere fredelige lokalområder. I trafikøerne sænkes hastigheden til 30 km/t, mens busser og cyklister fortsat har gode gennemkørselsmuligheder. Trafikøerne vil betyde omvejskørsel for særligt gennemkørende bilister.



Forsimpling af Christmas Møllers Plads



Islands Brygge og Artillerivej – Cirkulationsplan



Ørestads Boulevard – Omdannelse af Rundkørsler



Amager Strandvej



Etablering af trafikøer på Indre Amager

Øvrige konkrete tiltag der indgår i trafikplanen og forudsætningerne for de trafikale vurderinger.

Prags Boulevard/Vermlandsgade rundkørsel: Omdannelse af rundkørsel på Prags Boulevard til simplere kryds for at forbedre flow på tværs af Boulevarden, forbedre trafiksikkerhed og fremme cykeltrafikken i området. Omdannelsen skal tænkes sammen med de eksisterende byudviklingsplaner i området.

Tilpasning af krydset Amagerbrogade/Øresundsvej

Forbedring af krydset for at fjerne konflikter mellem biler, cyklister og fodgængere, herunder indførelse af svingforbud og bedre signalregulering. Projektet vil reducere bilisternes svingbevægelser yderligere i krydset.

Stiforbindelse mellem Holmbladsgade og Njalsgade

Etablering af en bedre cykelforbindelse mellem Holmbladsgade og Njalsgade for at understøtte en sammenhængende cykelrute. Forbindelsen forudsætter ensretninger på enkelte veje i området og nedlæggelse af bilparkering i området.

Trafiktiltag på Vejlands Alle øst for Englandsvej

En ny cykelforbindelse, der forbedrer cyklistens fremkommelighed og skaber en mere direkte rute gennem enten en bussluse eller ensretning af biltrafik. En ny cykelstiforbindelse vil betyde omvejskørsel for bilister samt nedlæggelse af bilparkeringspladser på strækningen.

Ørestads Boulevard – knudepunkt med bussluse ved Fields

Udvikling og etablering af en bussluse ved Ørestad Metro St. kan være med til at skabe et nyt knudepunkt og byrum i Ørestad samt en bedre sammenhæng ml. Fields og Ørestad Station. Busslusen vil betyde øget omvejskørsel for bilisterne på strækningen.

Kapacitetsjusteringer og omprioritering af signalanlæg på Amager Boulevard og Ved Stadsgraven for at sikre en jævn afvikling af biltrafikken og reducere kødannelser i myldretiden. Tiltaget begrænser gennemkørsel fra nord til Indre By via Amager Boulevard/ved Stadsgraven/Christianshavn, men styrker fremkommeligheden via Langebro.



Prags Boulevard/Vermlandsgade
rundkørsel



Tilpasning af krydset
Amagerbrogade/Øresundsvej



Stiforbindelse mellem Holmbladsgade og
Njalsgade



Trafiktiltag på Vejlands Alle øst for
Englandsvej



Ørestads Boulevard – knudepunkt med
bussluse ved Fields



Amager Boulevard og Vermlandsgade

Amagerbrogades nordlige port – Busgade fra Amager Boulevard til Christmas Møllers Plads

Etablering af en busgade for at og skabe bedre forhold for kollektiv transport, cyklister og fodgængere. Forventes at reducere kødannelser på Amagerbrogade og Amager Boulevard og give plads til byrum. Busgaden betyder omvejskørsel og forringet fremkommelighed for bilister til og fra Torvegade (Christianshavn/Indre By).

Cykelsti på Sundbyvestervej

Udvidelse af cykelstier og forbedring af krydsningsmuligheder for cyklister. Etablering af forbindelsen vil bl.a. ske på bekostning af bilparkeringspladser langs strækningen.

Cykelsti på Wibrandtsvej

Etablering af en sammenhængende cykelforbindelse på Wibrandtsvej gennem ensretning af vejen. Dette vil betyde opsplitning eller omlægning af de eksisterende buslinjer samt nedlæggelse af bilparkering i området.

Cyklist- og fodgængerforhold på Øresundsvej ved Spaniensgade

Forbedring af krydsningsforhold ved Spaniensgade og hastighedsnedsættelse på Øresundsvej for at øge trafikikkerheden i krydset. Dette kan bl.a. betyde nedlæggelse af enkelte bilparkeringspladser.

Sanering af Engvej

Tilpasning af vejen med bedre cykelstiforhold og krydsningsmuligheder for gående med henblik på, at forbedre trafikikkerheden og reducere gennemkørende biltrafik i boligområdet. Tilpasningen vil betyde nedlæggelse af bilparkering på strækningen.

Sanering af Lergravsvej

Nedlæggelse af bilparkeringspladser og etablering af cykelstier med henblik på at skabe mere sikre og rolige trafikforhold.

Vejlands Alle inkl. kryds ved Ørestad Boulevard, Center Boulevard og Artillerivej

Forbedringer af kryds og vejforløb for at øge fremkommeligheden for biler og tunge køretøjer via Vejlands Allé og Ørestads Boulevard, samt øge trafikikkerheden for krydsende fodgængere og cyklister i krydset Center Boulevard/Vejlands Allé. Tiltagene sker hovedsageligt på bekostning af fremkommeligheden for trafik i den øst-vestgående korridor.

Amagerbrogades nordlige port – Busgade fra Amager Boulevard til Christmas Møllers Plads

Cykelsti på Sundbyvestervej

Cykelsti på Wibrandtsvej

Cyklist og fodgængerforhold på Øresundsvej ved Spaniensgade

Sanering af Engvej

Sanering af Lergravsvej

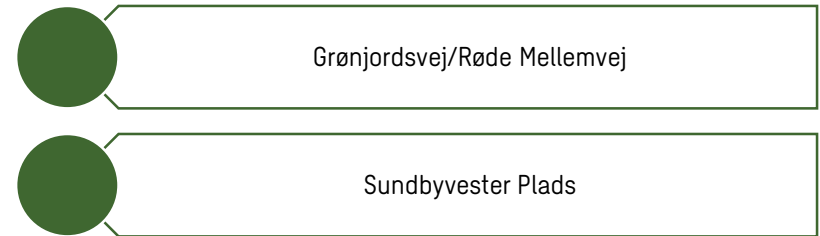
Vejlands Alle inkl. kryds ved Ørestad Boulevard, Center Boulevard og Artillerivej

Grønjordsvej/Røde Mellemvej

Separat regulering af flere trafikstrømme og justering af signalanlægget til at give mere mellemtid mellem de forskellige trafikstrømme. Dette vil ske på bekostning af grøntiderne i signalet og dermed vil fremkommeligheden reduceres en smule.

Sundbyvester Plads

Gentænkning af selve cirkulationen på pladsen for at reducere konflikter mellem trafikstrømme og at give øget synlighed over for særligt cykler og gående.



5 EFFEKTER OG KONSEKVENSER

Trafikplanen vil ændre på de trafikale strukturer på Amager, hvilket vil give muligheder for at indføre trafikløsninger, der tilgodeser trafiksikkerhed, fremkommelighed, fredeliggørelse af boligområder og skoler mv. samt forbedret indretninger af gaderummene og områderne imellem de store trafikveje.

Flere vil cykle og bruge kollektiv transport

Trafikmodelberegninger viser, at der med trafikplanen vil ske en overflytning af biltrafik til cykeltrafik og kollektiv trafik. Sammenlignet med basisfremskrivningen af trafikken for år 2035 vil trafikplanen medføre:

- Dagligt foretages der 50.000 færre ture i bil på Amager
- Antal kørte km i bil pr. dag reduceres med 126.000 km pr. døgn på Amager svarende til et fald på +9 %
- 25.000 flere ture på cykel
- 13.000 flere ture i den kollektive transport
- Ca. 8000 ton mindre CO₂ udledt fra vejtrafikken pr. år

Konsekvenser for biltrafikken

Trafikplan Amager vil have en række konsekvenser for biltrafikken. Nogle bilister vil opleve længere rejsetider og omvejskørsel, da gennemkørsel begrænses i store dele af boligområderne, og biltrafikken i stedet samles på færre, udvalgte hovedfærdssårer. Det medfører øget biltrafik og lavere hastigheder på disse strækninger, mens hastigheden på fordelingsvejene generelt vil falde en smule. Der er dog ikke tale om trafikalt sammenbrud eller markant kødannelse, men fremkommeligheden forringes i myldretiden, hvor biltrafikken afvikles langsommere. Nye bussluser og ensretninger vil desuden begrænse den direkte biltilgængelighed.

I nogle områder med høj parkeringsbelægning kan det være nødvendigt at fjerne parkeringspladser for at gøre plads til bedre tværgående cykel- og busforbindelser. Især i områder med høj parkeringsbelægning kan dette opleves som en forringelse af vilkårene for biltrafikken.

De ændrede trafikstrømme betyder øget pres på enkelte strækninger som Amager Strandvej og Ørestads Boulevard, hvor biltrafikmængderne stiger betydeligt. Omvendt vil andre korridorer, der i dag er presset opleve at få mindre biltrafik og trængsel, herunder bl.a. Amager Boulevard, Artillerivej og Torvegade.

De tiltag der begrænser biltrafikken, er også det der bidrager til at mindske biltrafik og trængsel på vejene generelt. Det er en balance der skal findes, for at opnå en holdbar trafikalsituation. Med reduktionen i antallet af bilture og optimering af flow for biltrafik på udvalgte veje, vil det stadig være muligt at afvikle biltrafikken på Amager.

Det skal samtidig bemærkes, at et scenarie uden tiltag ligeledes vil medføre øget trængsel, længere rejsetider og forringet fremkommelighed for biltrafikken som følge af byudvikling og stigende trafikmængder. Derudover er det værd at nævne, at reduktionen i biltrafik er noget mindre end den generelle trafikstigning, som trafikmodellem COMPASS forudsiger frem mod 2035. Trafikmodellens fremskrivning af trafikken er baseret på såkaldt 'frozen policy' og muligvis overestimeret - se baggrundsrapport for uddybning.

Lokale forbedringer af omprioritering af vejarealer og parkering

De planlagte ændringer i vejarealerne vil have følgende effekter for lokalområderne:

- **Øget tilgængelighed af plads til alternative transportformer**, herunder bedre forhold for cyklister, fodgængere og kollektiv trafik.
- **Mere attraktive byrum**, hvor områder med parkerede biler omdannes til grønne arealer og opholdspladser.
- **Øget brug af kollektiv transport og cykel** hvor begrænset parkeringskapacitet har betydning for valg af transportmiddel.
- **Mere attraktivt at færdes som cyklist på flere strækninger**
En række strækninger bliver mere attraktive for cyklister, hvilket ændrer rutevalget.

Trafikale overflytninger i tal

Omfordelingen af trafikken indebærer en aflastning af boligområder og mindre veje, mens trafikmængderne på de større fordelingsveje og hovedfærdselsårer stiger.

Effekterne af scenariet er beregnet på baggrund af trafikmodelberegninger i Compass, hvor der er beregnet et basisscenarie med de eksisterende forhold og kommende byudviklings- og infrastrukturprojekter samt et scenarie med løsningerne fra trafikplanen. Dermed er det muligt at undersøge hvordan biltrafikken forventeligt ved fordele sig som følge af implementering af løsningerne

Generelt viser beregningerne en mindre reduktion i fremkommeligheden på de mest belastede fordelingsveje. Den tunge trafik kanaliseres væk fra boligområderne og koncentrerer på udvalgte gennemgående veje såsom Øresundsvej, Amager Strandvej og Ørestad Boulevard, hvor tilpasninger af vejprofilen vil understøtte en mere hensigtsmæssig trafikafvikling – ikke mindst af mange daglige jordtransporter til og fra Lynetteholm. Følgende er konkrete eksempler på den trafikale ændring.

	Biltrafik pr. døgn i 2025	Biltrafik pr. døgn i 2035 uden trafikplanen	Biltrafik pr. døgn i 2035 med trafikplanen
Torvegade	27.700	24.800	19.800 (-5.000)
Amager Boulevard	64.600	71.200	58.000 (-13.200)
Amager Strandvej nord	10.600	16.100	24.000 (+7.900)
Ørestad Boulevard nord	10.100	10.800	16.100 (+4.300)
Artillerivej nord	7.300	10.800	7.700 (-3.100)
Vejlands Alle vest	46.100	51.300	50.700 (-600)

Figur 11: Ændringer i biltrafikmængder pr. døgn som følge af implementering af trafikplanen set i forhold til biltrafikken i 2035.

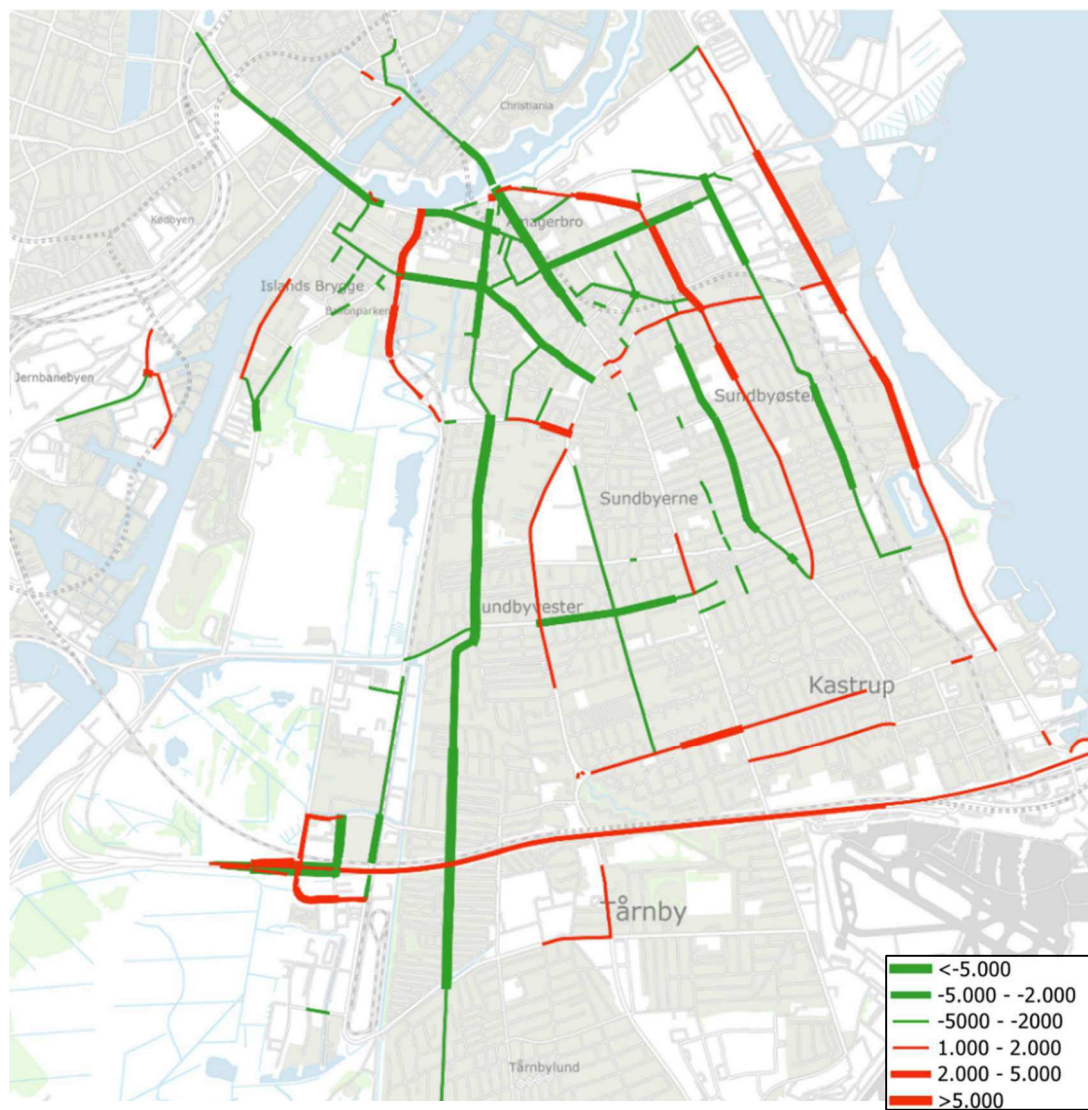
Trafikken uden for det aktuelle område på Amager

Trafikplanens tiltag, herunder etablering af trafikøer, sivezoner og vejlukninger, vil give en reduktion i biltrafikken i boligområderne, men samtidig medføre en forskydning af trafikken til det overordnede vejnet. Det betyder, at visse strækninger i bydelene omkring det Amager – herunder bl.a. Tårnby Kommune – vil opleve en øget trafikbelastning.

De berørte veje omfatter særligt:

- **Tårnbyvej/Saltværksvej**, vil opleve øget biltrafik, da trafikplanen begrænser mulighederne for at krydse Amager i øst-vestlig retning. Vejen bliver dermed en alternativ forbindelse for gennemkørende biltrafik.
- **Englandsvej syd for Vejlands Allé**, hvor der forventes en stigning i biltrafikken som følge af, at gennemkørende biltrafik søger uden om sivezoner og vejlukninger/ ensretninger i Sundby.
- **Amager Strandvej**, som er udpeget til at fungere som primær rute for biltrafik og tung trafik. Et selvstændigt projekt har til formål at forbedre fremkommelighed og sikkerhed på strækningen i Københavns Kommune, så den i højere grad kan fungere som aflastende hovedfærdselsåre. Det bør føres videre i Tårnby Kommunes del af Amager Strandvej for at sikre fremkommelighed på hele strækningen.
- **Øresundsmotorvejen** både føder og aftager biltrafik til og fra Amager og vil få mere biltrafik. Da den er en statsvej, er det nødvendigt med koordinering med Vejdirektoratet om kapacitet og tilslutningsforhold

COMPASS-beregningerne viser, at der samlet set vil ske en reduktion i biltrafikken på Amager, svarende til ca. 126.000 færre kørt kilometer pr. dag i forhold til et scenarie uden planen. Men denne reduktion betyder samtidig en koncentration af biltrafikken på færre veje, herunder flere af de ovennævnte veje uden for Amager. Det anbefales derfor, at Københavns Kommune går i dialog med Tårnby Kommune og staten om at følge udviklingen og eventuelt gennemføre supplerende tiltag, hvis den øgede belastning skaber u hensigtsmæssige forhold.



Figur 11: Udvikling i biltrafikken i Trafikplan Amager i forhold til uden ændringer

EFFEKTER OPSUMMERET

TRAFIKPLAN



GANGFORHOLD

Lavere hastighed og forbedrede krydsningsmuligheder giver bedre forhold for fodgængere. På steder, hvor fortovsarealer er for smalle, kan de udvides. Det samme gælder ved behov for krydsningsheller o.l. for styrket fodgængersikkerhed.



VEJTRAFIK OG PARKERING

Begrænser gennemkørende biltrafik markant i lokalområderne ved hjælp af trafikøer, hastighedsnedsættelser, omprioritering af vejarealer og bussluse på Amagerbrogade. Der gives ligeledes rum til nedlæggelse af parkering. Dette vil medføre længere transporttid og ændrede ruter for bilister, samt muligt øget pres på hovedfærdselsårene, især i myldretiden. Enkelte områder opleve længere gåafstande til parkering, hvilket kan medføre en forringelse af parkeringsforholdene i visse områder



CYKELFORHOLD

Cykelforbindelser styrkes ved at etablere nye stier og udvide eksisterende. På centrale ruter og kryds etableres attraktive, trafiksikre cykelforbindelser på tværs af Amager. Beregninger viser, at flere vil cykle og at de nuværende hovedfærdselsårer for cykler generelt vil opleve en betydelig vækst i cykeltrafikken.



TRAFIKSIKKERHED

Trafiksikkerheden øges ved at nedsætte hastigheden, begrænse gennemkørsel i boligområderne og forbedre forholdene for cyklister og fodgængere på udvalgte lokaliteter.



KOLLEKTIV TRAFIK

Fremkommelighed for kollektiv trafik forbedres med prioriteret adgang gennem trafikøer, prioritering i signaler, bussluser på Amagerbrogade og Ørestad Boulevard mm. I kryds og på strækninger, hvor det er muligt, kan der laves busbane eventuelt på bekostning af parkering. Beregninger viser, at flere vil bruge kollektiv trafik, hvilket primært vil være overflytning til en kommende metrolinje M5. Dog vil der også være strækninger med øget trængsel, hvor busser ikke vil få en fordel.



TUNG TRAFIK

Den tunge trafik flyttes ud på hovedfærdselsårene i det omfang deres ærinde ikke er i en trafikø eller et område reguleret af en cirkulationsplan. Dog vil der også være strækninger med øget trængsel, hvor bussernes fremkommelighed vil blive forværret. Dette gælder bl.a. på den sydlige del af Amagerbrogade, den nordlige del af Ørestads Boulevard, på Englandsvej og Backersvej mv.



KLIMA OG STØJ

Transportarbejdet reduceres hvilket mindsker biltrafikkens CO₂-udledning med ca. 8000 ton pr. år. Trafikken reduceres betydeligt i områder mellem de store færdselsårer, der er følsomme over for støj. Der vil blive mærket en betydelig reduktion i støjbilledet i boligområderne i trafikøerne og sivezoner. På de strækninger, hvor biltrafikken samles, vil støj fra trafikken stige. Det gælder bl.a. på Amager Strandvej, Ørestads Boulevard, Backersvej, Englandsvej og Center Boulevard.



KONSEKVENSER UDEN FOR TRAFIKPLANENS GEOGRAFI

Enkelte vejstrækninger i Tårnby Kommune, herunder Tårnbyvej og Saltværksvej og Amager Strandvej kan opleve stigende biltrafik. Desuden vil Øresundsmotorvejen få mere biltrafik.

6 IMPLEMENTERINGSPLAN

I det langsigtede perspektiv står Amager overfor en ”ny virkelighed” i kraft af en række store udviklingsplaner og megaprojekter. Planer for Østhavnen og Lynetteholm, Østlig Ringvej, M5 metrolinje mm. vil have stor betydning for trafik og mobilitet på Amager i fremtiden. Det er derfor godt at have en plan for, hvordan Amager skal udvikle sig.

Trafikplan Amager har karakter af en visionsplan. Det er ikke en plan der på forhånd er finansieret og initiativer i planen skal projektudvikles enkeltvis, finansieres og implementeres over en årrække. For at favne både konkrete problemstillinger, strategiske mål og langsigtede udviklingsperspektiver foreslås tre stadier der alle kredser om en samlet langsigtet visionær plan for trafikken.

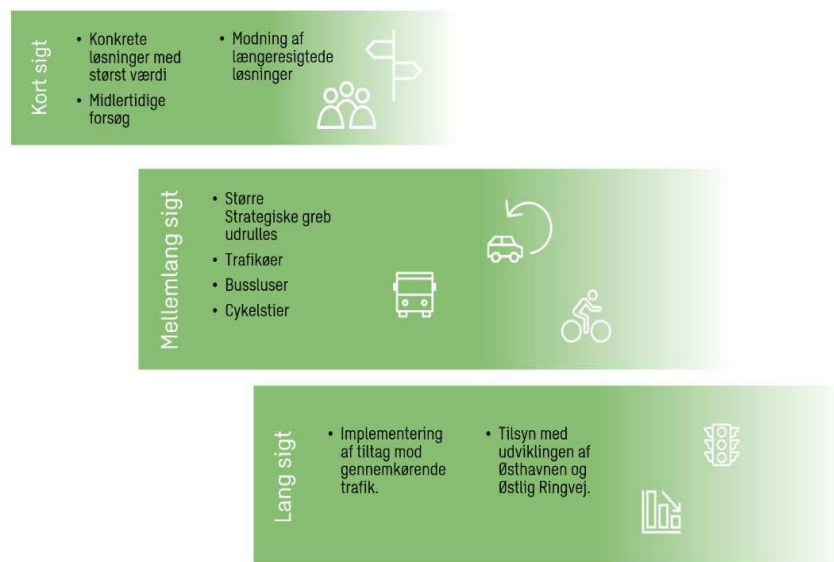
Udrulning i stadier

1. **Kort sigt:** Åbningsgreb og strategisk udrulning af initiativer der har fokus på håndtering af flest mulige konkrete problemstillinger der kommer borgerne til gode på kort sigt. På kort sigt er det vigtigt at skabe synlige resultater, der skaber lokal forankring og sætter retningen for udviklingen. Sideløbende kan der ske en projektudvikling og konkretisering af de større greb og overordnede tiltag i Trafikplan Amager, gennemførelse af midlertidige forsøg med vejlukninger, bussluser mm.
2. **Mellemlang sigt:** Som beskrevet under projektforslagene spiller nogle projekter en særlig rolle i at realisere målsætningerne i den samlede plan. Fælles for dem er, at der er tale om større greb, der både skal reducere biltrafikken i boligområder og sikre, at bil- og lastbiltrafik i fremtiden i højere grad ledes ad færre, udvalgte gennemgående veje. Det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre disse initiativer hurtigt, men det kræver nøje koordinering og projektudvikling, så man undgår at lukke for mange vejforbindelser samtidig. Det må derfor forventes, at tiltagene implementeres gradvist over en årrække – i takt med Amagers øvrige udvikling.

3. **Lang sigt/løbende:** Endemålet for Trafikplan Amager er en forsimplet vejstruktur, bedre tværgående forbindelser for cyklister, trafikører og sivezoner der begrænser gennemkørende biltrafik i boligområder mm. Vejen dertil kræver både projektudvikling, investeringer, dialog og samarbejde med lokale grundejere og vejlaug. På lang udvikles og realiseres sivezoner mellem hovedfærdselsårenerne, hvilket koordineres løbende med initiativer der styrker cykelforbindelser, bedre forhold for cykler og kollektiv mm.

I det lange perspektiv vil der også skulle tages ny stilling til bl.a. Amager Strandvejs rolle og trafik indover Uplandsgade/Christmas Møllers Plads, hvis en fuld Østlig Ringvej realiseres. En opdatering af Trafikplan Amager kan blive aktuel i den forbindelse.

Stadierne skal samlet set understøtte Trafikplan Amager og spille sammen med byrumsinitiativer i den samlede Trafik og Byrumsplan. At have en plan der både er kort og langsigtet giver mulighed for en fokuseret udvikling af Amager. Det synliggør gevinster og positive effekter her og nu, hvilket forankrer den videre udrulning af planen i sin helhed.



Figur 12: Udrulning i tre stadier

Forslag til konkrete åbningsgreb:

Rundkørsler på Ørestads Boulevard – der foreligger allerede en plan for ombygning af to rundkørsler på Ørestads Boulevard med den hensigt at forbedre trafiksikkerhed og flow. Det er oplagt at dette nøgleinitiativ også bliver et åbningsgreb, da det er væsentligt for trafiksikkerhed i rundkørsler og trafikafvikling på Ørestads Boulevard. Initiativet er højt prioriteret af Amager Vest Lokaludvalg.

Krydsforbedringer – I Amagerbrogade/Øresundsvej/Englandsvej-krydset ønsker begge lokaludvalg en forbedring af trafiksikkerhed og tryghed. Dette understøttes af uheldsstatistikken og tryghedsvurdering i forbindelse med Maptionnaire-undersøgelsen.

Knudepunkt Ørestad Station/Fields – Udvikling og etablering af Bussluse. Kan være med til at skabe et nyt knudepunkt og opholdsrum i Ørestad og en bedre forbindelse mellem Fields, Metroen, Ørestad Station og busserne. Det kan desuden sikre at mindre biltrafik afvikles på Ørestads Boulevard og gøre området fredeligere. Kræver udvikling og yderligere undersøgelser.

Amager Strandvej – Omdannelse af Amager Strandvej findes allerede som skitseprojekt og er et meget efterspurgt projekt på tværs af transportformer. Det er et højt prioriteret projekt for Amager Øst Lokaludvalg.

Trafikø Sønderbro - Områdefornyelsen Sønderbro og trafikø-konceptet i Trafikplan Amager har oplagte synergier, særligt i forhold til at dæmpe biltrafikken, etablere sikre krydsninger og styrke forbindelserne til resten af byen. Samtidig harmonerer den geografiske afgrænsning af områdefornyelsen i store træk med den trafikø der i projekter er kaldt Amagerbro Vest B. Med en koordineret tilgang vil de to indsatser kunne understøtte hinanden og evt. være en løftestang for at sikre finansiering til områdefornyelsen. Trafikøen kan således være et oplagt åbningsgreb og en demonstration af effekterne.

For uddybning se bilag 3 til den tekniske baggrundsrapport.