



Bilag 5 Høring

Indhold

- Høringssvar fra Vestamager Lokaludvalg
- Høringssvar fra borgere
- Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

01-12-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 17447

Dokumentnummer i F2
214213

Sagsnummer eDoc
2025-0264211

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Cykel- og Vejprojekter

Amager Vest Lokaludvalgs svar på intern høring ang. ombygning af rundkørsel ved Ørestads Boulevard / Tom Kristensens Vej

Den 13. januar 2020 besluttede Teknik- og Miljøudvalget at igangsætte en foranalyse af de trafiksikkerhedsmæssige problemer på strækningen mellem Njalsgade og Vejlands Allé, herunder i rundkørslerne på Ørestad Boulevard. Dette foranlediget af et stigende antal ture i bil og på cykel i området, som følge af byudviklingen. Det konkrete oplæg var at se på lysregulering i stedet for rundkørsler.

I 2023 var jorddepotet på Nordhavn fyldt op og jordtransporterne skiftede til Lynetteholmen til et midlertidigt depot i Kløverparken. Jordtransporterne sydfra fordelte sig i Amager Vest på Artillerivej, Røde Mellemvej/Amager Fælledvej og Englandsvej/ Øresundsvej.

Amager Vest Lokaludvalg modtog herefter mange henvendelser fra bekymrede borgere over de store tunge jordtransporter gennem de smalle veje i deres boligområde. Amager Vest Lokaludvalg bragte borgernes bekymringer op for Teknik- og Miljøborgermesteren og Overborgmesteren for at finde en hurtig løsning på problemet.

På et opfølgende møde med forvaltningen tilkendegav Amager Vest Lokaludvalg, at det ikke er acceptabelt, at jordtransporterne til Lynetteholmen skal genere så mange borgere på Amager i en meget lang årrække. Vi ønskede, at jorden til Lynetteholm blev sejlet uden om Amager. Det kunne f.eks. være fra Selinevej, som har god forbindelse til motorvejen og Sjællandsbroen.

Forvaltningen oplyste, at det ikke politisk var muligt eller kunne etableres hurtigt nok. Deres forslag var at etablere trafikkorridor til tung trafik gennem veje på Amager, der havde bedst afstand til beboelser. Her blev bl.a. Ørestads Boulevard foreslået. Men Ørestad Boulevard skulle ombygges til lysregulering i stedet for rundkørsler af hensyn til lastbilchaufførernes tryghed.

Amager Vest Lokaludvalg har siden arbejdet for, at denne ombygning foretages hurtigst muligt for at beskytte boligområderne på Amager.

Lokaludvalget har følgende kommentarer til projektforslaget:

24. oktober 2025

Sagsnr.
2025-0334489

Sagsbehandler
Kenneth S. Dollerup

Sekretariatet for
Amager Vest Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN nummer
5798009800442

<https://amagervestlokaludvalg.kk.dk/>

Lokaludvalget er særligt bekymret for om ventepositionen til cyklister sydfra der skal til venstre over fælleden er underdimensioneret.

Lokaludvalget vurderer, at det på borgermødet viste beregnede antal cykler på 2.500 er meget lavt sat.

Der er to krydsende supercykelstier gennem krydset.

Cyklister til/fra Ørestad på Supercykelstien Ørestadsruten er optalt på Ørestads Boulevard syd for Njalsgade den 19. september 2024 til 7.800 HDVT cykler.

Cyklister fra til/fra Vesterbro på Supercykelstien Østerbro-Sundby Ruten / Universitetsruten er i den seneste optælling på cykelstien på Amager Fælled fra den 1. oktober 2014 talt til 4.200 HDVT cykler.

Der er årlige tællinger på Bryggebroen, som kan anvendes til at få et indtryk af det aktuelle antal cykler i 2024 på cykelstien på Amager Fælled.

I 2014 havde Bryggebroen 4.700 cykler i morgenmyldretiden 07:00-10:00, som i optællingen 2024 er vokset med 60% til 7.500 cykler. Opskrives cyklerne med samme vækst (60%) på cykelstien gennem Amager Fælled bliver det i 2024 til 6.720 HDVT cykler.

Det medfører, at det samlede antal cykler i krydset i 2024 estimeres til:
Supercykelstien Ørestadsruten:
7.800 HDVT cykler

Supercykelstien Østerbro-Sundby Ruten / Universitetsruten:
6.720 HDVT cykler

Samlet antal cykler på de to supercykelstier:
14.520 HDVT cykler

Da vurderingen på 14.520 cykler i 2024 er flere gange højere end det beregnede antal cykler på 2.500, frygter vi, at krydset ikke kan klare antallet af cykler.

Lokaludvalget er opmærksomme på, at en del af cyklerne kan være medtaget dobbelt, men vi har ingen informationer om andelen.

Yderligere bør der være opmærksomhed på, at den primære cykeltrafik er mellem bopæl og arbejde/uddannelse og er koncentreret til morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Fremtidssikring af krydset

Derudover er der aktuelt fokus på, at Bryggebroen i myldretiden er overbelastet. Der er budgetnotater om undersøgelse af muligheder for en kraftig udvidelse af kapaciteten på ruten med en parallel bro og udvidelse af cykelstien gennem Amager Fælled.

En sådan udvidelse vil medføre endnu flere cykler i krydset.

Venlig hilsen
Amager Vest Lokaludvalg

Høringssvar fra borgere

Kære Københavns Kommune

Som beboere i Ørestad Nord er vi meget bekymrede over beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til ny korridor for tung trafik på Amager og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard.

Vi håber, I vil medtage vores betænkeligheder som høringssvar, inden forslaget går til afstemning:

- Ørestads Boulevard er skolevej fra kvarteret til flere nærliggende skoler – bl.a. den kommunale Islands Brygge Skolen og den private Ørestad Friskole. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv og kommende plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.
- Ørestads Boulevard har i dag ikke de samme faciliteter med afstribede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning i institutionsnære kryds, som fx Artillerivej og Røde Mellemvej har, og det må påpeges som en alvorlig mangel, at det heller ikke er indeholdt i forslaget fra kommunen at imødegå disse udfordringer.
- Kommunen har selv dokumenteret, at udfordringen for denne rundkørsel specifikt ikke er trafiksikkerhed (som det fx er tilfældet i rundkørslen ved Grønjordsvej), men først og fremmest kapacitet fra 2035 og frem. Kommunens forslag til ombygning af rundkørslen bygger imidlertid på et dagligt tal for cyklister (2.500 cyklister), som ifølge Amager Vests Lokaludvalg allerede i dag er meget for lavt (vurderingen her ligger i niveauet 7.800 til 14.520 cyklister på baggrund af seneste trafikoptællinger).
- Tungere trafik på Ørestads Boulevard kommer uvægerligt til at betyde alvorligere ulykker.
- Med ombygning af de tre rundkørsler på Ørestads Boulevard skaber kommunen og metroselskabet en op mod 2,5 km lang og lige strækning, som alt andet lige vil opfordre til høj fart og bl.a. kan udnyttes til vanvidskørsel.
- Ud over lysregulering kan vi ikke se tiltag i forslaget til at modvirke risikoen for alvorlige ulykker som følge af den tungere trafik og høj fart på strækningen. Det kunne fx være tidsbegrænsninger på den tunge trafik (fx decideret forbud mod lastbilkørsel 7.30-18.00), fysiske fartbegrænsende foranstaltninger (bump), regler

om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds eller lignende. Dette må anses som en alvorlig mangel i forslaget.

- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af en metro. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer.
- Ørestads Boulevard har i dag status af Supercykelsti og to af de cykelruter krydser lige præcis igennem rundkørslen ved Tom Kristensens Vej (C81 Ørestads + Østerbro-Sundby-ruten). Vi opfordrer til som minimum at overveje alternativer til det nuværende forslag, som bedre imødekommer de forventede kapacitetsudfordringer på vejen, og som ikke prioriterer lastbilernes fremkommelighed på bekostning af cyklisternes fremkommelighed og de bløde trafikanters sikkerhed. Det kunne fx være en cykelbro.
- Ved at rette samtlige tre rundkørsler på Ørestads Boulevard ud forsvinder en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Vi har kun hørt forslag om at genplante de 5 træer, der skal fældes i selve rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Dette må anses som utilstrækkeligt og en mangel i forslaget ift., hvor radikal en ændring af landskabet, en udretning af de tre rundkørsler vil være.

Allerhelst ser vi, at kommuneplanen helt gentænkes med respekt for vores kvarter, der stiltiende har accepteret metroen og dens udfordringer i alle år. Det vil sige helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestad Boulevard til korridor, der skal aftage tung trafik på Amager. Afsæt de nødvendige midler til fx at sejle jordtransporterne i stedet for at flytte problemstillingen rundt mellem veje på Amager, der er uegnede til tung trafik.

Alternativt opfordrer vi på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår rundkørslen/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

På vegne af Grundejerforeningen Radiorækkerne,
Ditte Vibe Petersen

Kære Københavns Kommune

Som forældre i Ørestad Nord er vi meget bekymrede over beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til korridor for tung trafik og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard.

- Ørestads Boulevard er institutionsvej. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv, skoler og kommende

plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.

- Tungere trafik på Ørestads Boulevard kommer uvægerligt til at betyde alvorligere ulykker. Det er vores børn og deres pædagoger, der har deres daglige gang på vejen.
- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af metroen. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer, og det er vores børn, der bl.a. sover middagslur ud til vejen.

I stedet for at flytte problemstillingen med tung trafik rundt mellem uegnede veje på Amager opfordrer vi til at afsætte de nødvendige midler til fx at sejle jordtransporterne i stedet.

Alternativt opfordrer vi på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår rundkørlens/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

På vegne af forældrerådet i daginstitutionen Jorden Rundt,
Ditte Vibe Petersen

Kære Amager Vest Lokaludvalg

Som beboer i Ørestad Nord er jeg meget bekymret over beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til ny korridor for tung trafik på Amager og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard.

Jeg håber, I vil medtage mine og mine naboers betænkeligheder i høringssvaret til kommunen, inden forslaget går til afstemning:

- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af en metro. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer.
- Ørestads Boulevard er skolevej fra kvarteret til flere nærliggende skoler – bl.a. den kommunale Islands Brygge Skolen og den private Ørestad Friskole. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv og kommende plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.

- Ørestads Boulevard har i dag ikke de samme faciliteter med afstribede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning i institutionsnære kryds, som fx Artillerivej og Røde Mellemvej har. Det må påpeges som en alvorlig mangel, at det heller ikke er indeholdt i forslaget fra kommunen at imødegå disse udfordringer.
- Kommunen har selv dokumenteret, at udfordringen for denne rundkørsel specifikt ikke er trafiksikkerhed (som det fx er tilfældet i rundkørslen ved Grønjordsvej), men først og fremmest kapacitet fra 2035 og frem. Kommunens forslag til ombygning af rundkørslen bygger imidlertid på et dagligt tal for cyklister (2.500 cyklister), som ifølge Amager Vests Lokaludvalg allerede i dag er meget for lavt (vurderingen her ligger i niveauet 7.800 til 14.520 cyklister på baggrund af seneste trafikoptællinger).
- Tungere trafik på Ørestads Boulevard kommer uvægerligt til at betyde alvorligere ulykker.
- Med ombygning af de tre rundkørsler på Ørestads Boulevard skaber kommunen og metroselskabet en op mod 2,5 km lang og lige strækning, som alt andet lige vil opfordre til høj fart og bl.a. kan udnyttes til vanvidskørsel.
- Ud over lysregulering kan vi ikke se tiltag i forslaget til at modvirke risikoen for alvorlige ulykker som følge af den tungere trafik og høj fart på strækningen. Det kunne fx være tidsbegrænsninger på den tunge trafik (fx decideret forbud mod lastbilkørsel 7.30-18.00), fysiske fartbegrænsende foranstaltninger (bump), regler om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds eller lignende. Dette må anses som en alvorlig mangel i forslaget.
- Ørestads Boulevard har i dag status af Supercykelsti, og to af de cykelruter krydser lige præcis igennem rundkørslen ved Tom Kristensens Vej (C81 Ørestads + Østerbro-Sundbyruten). Vi opfordrer til som minimum at overveje alternativer til det nuværende forslag, som bedre imødekommer de forventede kapacitetsudfordringer på vejen, og som ikke prioriterer lastbilernes fremkommelighed på bekostning af cyklisternes fremkommelighed og de bløde trafikanters sikkerhed. Det kunne fx være en cykelbro.
- Ved at rette samtlige tre rundkørsler på Ørestads Boulevard ud forsvinder en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Vi har kun hørt forslag om at genplante de 5 træer, der skal fældes i selve rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Dette må anses som utilstrækkeligt og en mangel i forslaget set ift., hvor radikal en ændring af landskabet, en udretning af de tre rundkørsler vil være.

Allerhelst ser jeg, at kommuneplanen helt gentænkes med respekt for vores kvarter, der stiltiende har accepteret metroen og dens udfordringer i alle år. Det vil sige helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestad Boulevard til korridor, der skal aftage tung trafik på Amager. Afsæt de nødvendige midler til fx at sejle jordtransporterne i stedet for at flytte problemstillingen rundt mellem veje på Amager, der er uegnede til tung trafik.

Alternativt opfordrer jeg på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår

rundkørslens/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

Med venlig hilsen
Louise Lund Walsted
Tom Kristensens vej 19
2300 København S

Kære Amager Vest Lokaludvalg

Som beboer i Ørestad Nord er jeg meget bekymret over beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til ny korridor for tung trafik på Amager og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard. Vi krydser dagligt vejen med vores tre mindre børn til skole og børnehave og ser allerede vejen som farlig grundet trafik. Vi er stærkt bekymret for yderligere trafik og at lade vores børn vokse op i luftforurening.

Jeg håber, I vil medtage mine og mine naboers betænkeligheder i høringssvaret til kommunen, inden forslaget går til afstemning:

- Ørestads Boulevard er skolevej fra kvarteret til flere nærliggende skoler – bl.a. den kommunale Islands Brygge Skolen og den private Ørestad Friskole. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv og kommende plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.
- Ørestads Boulevard har i dag ikke de samme faciliteter med afstribede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning i institutionsnære kryds, som fx Artillerivej og Røde Mellemvej har. Det må påpeges som en alvorlig mangel, at det heller ikke er indeholdt i forslaget fra kommunen at imødegå disse udfordringer.
- Kommunen har selv dokumenteret, at udfordringen for denne rundkørsel specifikt ikke er trafiksikkerhed (som det fx er tilfældet i rundkørslen ved Grønjordsvej), men først og fremmest kapacitet fra 2035 og frem. Kommunens forslag til ombygning af rundkørslen bygger imidlertid på et dagligt tal for cyklister (2.500 cyklister), som ifølge Amager Vests Lokaludvalg allerede i dag er meget for lavt (vurderingen her ligger i niveauet 7.800 til 14.520 cyklister på baggrund af seneste trafikoptællinger).
- Tungere trafik på Ørestads Boulevard kommer uvægerligt til at betyde alvorligere ulykker.
- Med ombygning af de tre rundkørsler på Ørestads Boulevard skaber kommunen og metroselskabet en op mod 2,5 km lang og lige strækning, som alt andet lige vil opfordre til høj fart og bl.a. kan udnyttes til vanvidskørsel.
- Ud over lysregulering kan vi ikke se tiltag i forslaget til at modvirke risikoen for alvorlige ulykker som følge af den tungere trafik og høj fart på strækningen. Det kunne fx være tidsbegrænsninger på den tunge trafik (fx decideret forbud mod lastbilkørsel 7.30- 18.00), fysiske fartbegrænsende foranstaltninger (bump), regler om nedsat fart

på strækningen eller frem mod kryds eller lignende. Dette må anses som en alvorlig mangel i forslaget.

- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af en metro. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer.
- Ørestads Boulevard har i dag status af Supercykelsti, og to af de cykelruter krydser lige præcis igennem rundkørslen ved Tom Kristensens Vej (C81 Ørestads + Østerbro-Sundby-ruten). Vi opfordrer til som minimum at overveje alternativer til det nuværende forslag, som bedre imødekommer de forventede kapacitetsudfordringer på vejen, og som ikke prioriterer lastbilernes fremkommelighed på bekostning af cyklisterne fremkommelighed og de bløde trafikanters sikkerhed. Det kunne fx være en cykelbro.
- Ved at rette samtlige tre rundkørsler på Ørestads Boulevard ud forsvinder en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Vi har kun hørt forslag om at genplante de 5 træer, der skal fældes i selve rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Dette må anses som utilstrækkeligt og en mangel i forslaget set ift., hvor radikal en ændring af landskabet, en udretning af de tre rundkørsler vil være.

Allerhelst ser jeg, at kommuneplanen helt gentænkes med respekt for vores kvarter, der stiltiende har accepteret metroen og dens udfordringer i alle år. Det vil sige helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestad Boulevard til korridor, der skal aftage tung trafik på Amager. Afsæt de nødvendige midler til fx at sejle jordtransporterne i stedet for at flytte problemstillingen rundt mellem veje på Amager, der er uegnede til tung trafik.

Alternativt opfordrer jeg på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår rundkørslen/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

Med venlig hilsen

Björg Ilsø Klinkby

Tom Kristensens Vej 131

Til Amager Vest Lokaludvalg

Vi bor på Tom Kristensens Vej i Ørestad Nord og er meget bekymrede over planerne om at gøre Ørestads Boulevard til en gennemkørselsvej for tung trafik. Vi, der bor langs Ørestads Boulevard, ønsker ikke yderligere luftforurening og trafik. Vi lever allerede med byens omfattende luftforurening og støj fra metroen og flytrafikken, og vi føler os ikke trygge ved, at vores børn skal færdes på en vej, hvor der dagligt vil køre hundredvis af lastbiler. I tilfælde af uheld vil konsekvenserne automatisk være langt mere alvorlige end med personbiler.

Derudover finder vi det chokerende, at kommunen midt i en klimakrise vælger at transportere jorden på fossildrevne lastbiler, når det tilsyneladende kan lade sig gøre at bruge søvejen.

Konkrete problemer med forslaget:

- Lastbiltrafik er særlig farlig i boligområder. De tunge køretøjer skaber mere slid på dæk og bremses, mere vejstøv og udsender dermed flere sundhedsskadelige partikler end almindelige biler. Beboere, skolebørn og cyklister udsættes for langt højere koncentrationer af farlige partikler, som hvirvler rundt i menneskehøjde.
- Det er påvist, at dieseludstødning øger risikoen for lungekræft. Partikler i luften bidrager også til hjertekarsygdomme, forværring af astma og nedsat lungefunktion. Hvert år er luftforurening årsag til ca. 400 for tidlige dødsfald i København.
- Ørestads Boulevard er skolevej. Her færdes børn, studerende, ældre og tusindvis af cyklister hver dag.
- Manglende sikkerhed. Vejen mangler tydelige fodgængerfelter og ordentlig skiltning, fx ved overgangen til Islands Brygge Skole og indgangen til Amager Fælled. Flere lastbiler vil gøre vejen endnu mere utryk, og lysregulering vil ikke ændre farligheden ved disse steder.
- Høj fart og risiko for ulykker. Ved at rette rundkørslerne ud skabes en lang, lige vej, som inviterer til høj fart og flere farlige situationer med alvorligere ulykker.
- Ørestads Boulevard er en supercykelsti og bør udvikles som sådan - ikke forvandles til en lastbilkorridor.
- Dieselmotorer udleder store mængder CO₂ og andre drivhusgasser. Det er uacceptabelt at øge disse udledninger midt i en klimakrise - især i en by, der bryster sig af at være grøn og reklamerer med sine ambitiøse klimamål.

Vi bor i et grønt kvarter, hvor mange dagligt gør en indsats for klima og miljø. Det fortjener respekt - ligesom vores sundhed og sikkerhed bør tages alvorligt.

Vi håber, I vil tage ovenstående med i jeres høringssvar til kommunen og arbejde for en bæredygtig løsning, der både beskytter vores helbred, vores sikkerhed og vores fælles fremtid.

I vores øjne er den eneste bæredygtige løsning at transportere jorden ad søvejen (endnu bedre: at stoppe projektet Lynetteholmen, men det er en anden diskussion).

Tak for jeres tid.

Med venlig hilsen
Corentin og Sanne Bauer
Tom Kristensens Vej 99
2300 København S

Kære Amager Vest Lokaludvalg

Som beboer i Ørestad Nord er jeg meget bekymret over beslutningen om at gøre Ørestads

Boulevard til ny korridor for tung trafik på Amager og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard.

Jeg håber, I vil medtage mine og mine naboers betænkeligheder i høringssvaret til kommunen, inden forslaget går til afstemning:

- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af en metro. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer.
- Ørestads Boulevard er skolevej fra kvarteret til flere nærliggende skoler – bl.a. den kommunale Islands Brygge Skolen og den private Ørestad Friskole. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv og kommende plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.
- Ørestads Boulevard har i dag ikke de samme faciliteter med afstribede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning i institutionsnære kryds, som fx Artillerivej og Røde Mellemvej har. Det må påpeges som en alvorlig mangel, at det heller ikke er indeholdt i forslaget fra kommunen at imødegå disse udfordringer.
- Kommunen har selv dokumenteret, at udfordringen for denne rundkørsel specifikt ikke er trafiksikkerhed (som det fx er tilfældet i rundkørslen ved Grønjordsvej), men først og fremmest kapacitet fra 2035 og frem. Kommunens forslag til ombygning af rundkørslen bygger imidlertid på et dagligt tal for cyklister (2.500 cyklister), som ifølge Amager Vests Lokaludvalg allerede i dag er meget for lavt (vurderingen her ligger i niveauet 7.800 til 14.520 cyklister på baggrund af seneste trafikoptællinger).
- Tungere trafik på Ørestads Boulevard kommer uvægerligt til at betyde alvorligere ulykker.
- Med ombygning af de tre rundkørsler på Ørestads Boulevard skaber kommunen og metroselskabet en op mod 2,5 km lang og lige strækning, som alt andet lige vil opfordre til høj fart og bl.a. kan udnyttes til vanvidskørsel.
- Ud over lysregulering kan vi ikke se tiltag i forslaget til at modvirke risikoen for alvorlige ulykker som følge af den tungere trafik og høj fart på strækningen. Det kunne fx være tidsbegrænsninger på den tunge trafik (fx decideret forbud mod lastbilkørsel 7.30-18.00), fysiske fartbegrænsende foranstaltninger (bump), regler om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds eller lignende. Dette må anses som en alvorlig mangel i forslaget.
- Ørestads Boulevard har i dag status af Supercykelsti, og to af de cykelruter krydser lige præcis igennem rundkørslen ved Tom Kristensens Vej (C81 Ørestads + Østerbro-Sundbyruten). Vi opfordrer til som minimum at overveje alternativer til det nuværende forslag, som bedre imødekommer de forventede kapacitetsudfordringer på vejen, og som ikke prioriterer lastbilernes fremkommelighed på bekostning af

cyklisternes fremkommelighed og de bløde trafikanters sikkerhed. Det kunne fx være en cykelbro.

- Ved at rette samtlige tre rundkørsler på Ørestads Boulevard ud forsvinder en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Vi har kun hørt forslag om at genplante de 5 træer, der skal fældes i selve rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Dette må anses som utilstrækkeligt og en mangel i forslaget set ift., hvor radikal en ændring af landskabet, en udretning af de tre rundkørsler vil være.

Allerhelst ser jeg, at kommuneplanen helt gentænkes med respekt for vores kvarter, der stiltiende har accepteret metroen og dens udfordringer i alle år. Det vil sige helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestad Boulevard til korridor, der skal aftage tung trafik på Amager. Afsæt de nødvendige midler til fx at **sejle** jordtransporterne i stedet for at flytte problemstillingen rundt mellem veje på Amager, der er uegnede til tung trafik.

Alternativt opfordrer jeg på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår rundkørslen/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

Med venlig hilsen

Louise Lund Walsted

Tom Kristensens vej 19

2300 København S

Kære Amager Vest Lokaludvalg

Som beboer i Ørestad Nord er jeg meget bekymret over beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til ny korridor for tung trafik på Amager og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard.

Jeg håber, I vil medtage mine og mine naboers betænkeligheder i høringssvaret til kommunen, inden forslaget går til afstemning:

- Ørestads Boulevard er skolevej fra kvarteret til flere nærliggende skoler – bl.a. den kommunale Islands Brygge Skolen og den private Ørestad Friskole. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv og kommende plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.
- Ørestads Boulevard har i dag ikke de samme faciliteter med afstribede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning i institutionsnære kryds, som fx Artillerivej og Røde Mellemvej har. Det må påpeges som en alvorlig mangel, at det heller ikke er indeholdt i forslaget fra kommunen at imødegå disse udfordringer.
- Kommunen har selv dokumenteret, at udfordringen for denne rundkørsel specifikt ikke er trafiksikkerhed (som det fx er tilfældet i rundkørslen ved Grønjordsvej), men

først og fremmest kapacitet fra 2035 og frem. Kommunens forslag til ombygning af rundkørslen bygger imidlertid på et dagligt tal for cyklister (2.500 cyklister), som ifølge Amager Vests Lokaludvalg allerede i dag er meget for lavt (vurderingen her ligger i niveauet 7.800 til 14.520 cyklister på baggrund af seneste trafikoptællinger). Med ombygning af de tre rundkørsler på Ørestads Boulevard skaber kommunen og metroselskabet en op mod 2,5 km lang og lige strækning, som alt andet lige vil opfordre til høj fart og bl.a. kan udnyttes til vanvidskørsel.

- Ud over lysregulering kan vi ikke se tiltag i forslaget til at modvirke risikoen for alvorlige ulykker som følge af den tungere trafik og høj fart på strækningen. Det kunne fx være tidsbegrænsninger på den tunge trafik (fx decideret forbud mod lastbilkørsel 7.30-18.00), fysiske fartbegrænsende foranstaltninger (bump), regler om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds og markerede fodgængerovergange i de institutionsnære kryds (som fx ved den farlige overgang fra universitet/metrostation over til Islands Brygges Skole og Islands Brygge). Dette må anses som en alvorlig mangel i forslaget.
- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af en metro. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer.
- Ørestads Boulevard har i dag status af Supercykelsti, og to af de cykelruter krydser lige præcis igennem rundkørslen ved Tom Kristensens Vej (C81 Ørestads + Østerbro-Sundby-ruten). Vi opfordrer til som minimum at overveje alternativer til det nuværende forslag, som bedre imødekommer de forventede kapacitetsudfordringer på vejen, og som ikke prioriterer lastbilernes fremkommelighed på bekostning af cyklisternes fremkommelighed og de bløde trafikanters sikkerhed. Det kunne fx være en cykelbro.
- Ved at rette samtlige tre rundkørsler på Ørestads Boulevard ud forsvinder en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Vi har kun hørt forslag om at genplante de 5 træer, der skal fældes i selve rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Dette må anses som utilstrækkeligt og en mangel i forslaget set ift., hvor radikal en ændring af landskabet, en udretning af de tre rundkørsler vil være.

Allerhelst ser jeg, at kommuneplanen helt gentænkes med respekt for vores kvarter, der stiltiende har accepteret metroen og dens udfordringer i alle år. Det vil sige helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestad Boulevard til korridor, der skal aftage tung trafik på Amager. Afsæt de nødvendige midler til fx at sejle jordtransporterne i stedet for at flytte problemstillingen rundt mellem veje på Amager, der er uegnede til tung trafik.

Alternativt opfordrer jeg på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår rundkørslen/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

Med venlig hilsen
Marie A. Pedersen

Kære Amager Vest Lokaludvalg

Som beboer med børn i Ørestad Nord er jeg dybt bekymret over beslutningen om at udpege Ørestads Boulevard som ny korridor for tung trafik på Amager – og det tilhørende forslag om at ombygge rundkørslen på strækningen.

Jeg håber, at I vil inddrage mine og mine naboers bekymringer i jeres høringssvar til kommunen, inden forslaget sendes til politisk behandling.

Ørestads Boulevard fungerer i dag som skolevej for mange børn i kvarteret til både Islands Brygge Skole og Ørestad Friskole. Hertil kommer en stor daglig trafik af forældre og børn til områdets daginstitutioner, fritidsaktiviteter og foreningsliv – samt kommende plejehjemsbeboere. Derudover krydses boulevarden dagligt af tusindvis af studerende på vej til og fra universitetet, ligesom mange metrobrugere færdes her. Når sådanne hensyn diskvalificerer andre veje fra at fungere som tung trafik-korridor, bør det samme princip naturligvis gælde for Ørestads Boulevard.

I modsætning til fx Artillerivej og Røde Mellemvej er Ørestads Boulevard ikke udstyret med tydeligt afmærkede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning ved institutioner. Det er en alvorlig mangel – og det er bekymrende, at kommunens forslag ikke adresserer dette.

Kommunens egne analyser viser, at rundkørslen ikke har problemer med trafiksikkerheden, men at udfordringen først og fremmest handler om kapacitet fra 2035 og frem. Alligevel baseres forslaget på et tal for cyklister (2.500 dagligt), som ifølge Amager Vest Lokaludvalg ligger langt under det faktiske niveau – seneste optællinger peger på mellem 7.800 og 14.520 cyklister dagligt.

Øget tung trafik på Ørestads Boulevard vil uundgåeligt medføre større risiko for alvorlige ulykker.

Med en ombygning af de tre rundkørsler skaber kommunen og Metroselskabet desuden en næsten 2,5 km lang, lige strækning, som vil tilskynde til høj fart og i værste fald til vanvidskørsel.

Ud over lysregulering indeholder forslaget ingen tydelige tiltag, der kan reducere risikoen for ulykker som følge af høj hastighed og tung trafik. Tiltag som tidsbegrænsninger for lastbilkørsel (fx forbud mellem 7.30 og 18.00), fysiske fartdæmpende elementer (bump), eller lokale fartbegrænsninger bør overvejes. Deres fravær udgør en alvorlig mangel i projektet.

Tung trafik vil desuden føre til øget støj- og partikelforurening på en vej, der i forvejen er belastet af metroen. Heller ikke her ses konkrete forslag til at afbøde konsekvenserne.

Ørestads Boulevard er en del af Supercykelstien, og to ruter – C81 Ørestadsruten og Østerbro–Sundby-ruten – krydser netop ved rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Derfor bør der som minimum overvejes alternative løsninger, som bedre håndterer de forventede

kapacitetsproblemer, uden at forringe cyklisternes fremkommelighed eller de bløde trafikanter sikkerhed. En mulighed kunne være etablering af en cykelbro.

Endelig vil en udretning af de tre rundkørsler ændre kvarterets oprindelige landskabsarkitektur markant. Det fremgår, at kommunen kun planlægger at genplante de fem træer, der fældes ved Tom Kristensens Vej – dette er utilstrækkeligt set i forhold til det samlede indgreb i bymiljøet.

Jeg vil derfor opfordre til, at kommuneplanen gentænkes med respekt for vores kvarter, som allerede har båret en stor del af byrden ved metroens etablering og drift. Det vil sige: helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til tung trafik-korridor, og i stedet afsætte midler til eksempelvis søtransport af jord, frem for blot at flytte problemet mellem veje, der slet ikke er egnede til tung trafik.

Hvis dette ikke er muligt, bør forslaget til ombygning som minimum gentænkes med mere langsigtede, sikre og helhedsorienterede løsninger, der også tager højde for rundkørsels og strækningens fremtidige kapacitetsbehov.

Med venlig hilsen
Daniel Reuter Mærsk
Beboer i Ørestad Nord

Kære Amager Vest Lokaludvalg

Som beboer i Ørestad Nord er jeg meget bekymret over beslutningen om at gøre Ørestads Boulevard til ny korridor for tung trafik på Amager og det deraf følgende forslag til ombygning af rundkørslen på Ørestads Boulevard.

Jeg håber, I vil medtage mine og mine naboers betænkeligheder i høringssvaret til kommunen, inden forslaget går til afstemning:

- Ørestads Boulevard er skolevej fra kvarteret til flere nærliggende skoler – bl.a. den kommunale Islands Brygge Skolen og den private Ørestad Friskole. Der er desuden massiv trafik for brugere af områdets daginstitutioner, fritidsinstitutioner, foreningsliv og kommende plejehjemsbeboere. Desuden krydses vejen af tusindvis af universitetsstuderende, som transporterer sig til og fra universitetet, og et meget stort antal brugere af metroen. Når disse forhold diskvalificerer andre veje fra at være korridor for tung trafik, bør det princip også gælde for Ørestads Boulevard.
- Ørestads Boulevard har i dag ikke de samme faciliteter med afstribede og trafikregulerede fodgængerfelter med skiltning i institutionsnære kryds, som fx Artillerivej og Røde Mellemvej har. Det må påpeges som en alvorlig mangel, at det heller ikke er indeholdt i forslaget fra kommunen at imødegå disse udfordringer.
- Kommunen har selv dokumenteret, at udfordringen for denne rundkørsel specifikt ikke er trafiksikkerhed (som det fx er tilfældet i rundkørslen ved Grønjordsvej), men

først og fremmest kapacitet fra 2035 og frem. Kommunens forslag til ombygning af rundkørslen bygger imidlertid på et dagligt tal for cyklister (2.500 cyklister), som ifølge Amager Vests Lokaludvalg allerede i dag er meget for lavt (vurderingen her ligger i niveauet 7.800 til 14.520 cyklister på baggrund af seneste trafikoptællinger).

- Tungere trafik på Ørestads Boulevard kommer uvægerligt til at betyde alvorligere ulykker.
- Med ombygning af de tre rundkørsler på Ørestads Boulevard skaber kommunen og metroselskabet en op mod 2,5 km lang og lige strækning, som alt andet lige vil opfordre til høj fart og bl.a. kan udnyttes til vanvidskørsel.
- Ud over lysregulering kan vi ikke se tiltag i forslaget til at modvirke risikoen for alvorlige ulykker som følge af den tungere trafik og høj fart på strækningen. Det kunne fx være tidsbegrænsninger på den tunge trafik (fx decideret forbud mod lastbilkørsel 7.30-18.00), fysiske fartbegrænsende foranstaltninger (bump), regler om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds eller lignende. Dette må anses som en alvorlig mangel i forslaget.
- Tung lastbil-trafik kommer uvægerligt til at betyde mere partikel- og støjforening på en vej, der i forvejen er belastet af en metro. Vi ser ingen tiltag i forslaget til at imødegå disse udfordringer.
- Ørestads Boulevard har i dag status af Supercykelsti, og to af de cykelruter krydser lige præcis igennem rundkørslen ved Tom Kristensens Vej (C81 Ørestads + Østerbro-Sundby-ruten). Vi opfordrer til som minimum at overveje alternativer til det nuværende forslag, som bedre imødekommer de forventede kapacitetsudfordringer på vejen, og som ikke prioriterer lastbilernes fremkommelighed på bekostning af cyklisternes fremkommelighed og de bløde trafikanters sikkerhed. Det kunne fx være en cykelbro.
- Ved at rette samtlige tre rundkørsler på Ørestads Boulevard ud forsvinder en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Vi har kun hørt forslag om at genplante de 5 træer, der skal fældes i selve rundkørslen ved Tom Kristensens Vej. Dette må anses som utilstrækkeligt og en mangel i forslaget set ift., hvor radikal en ændring af landskabet, en udretning af de tre rundkørsler vil være.

Allerhelst ser jeg, at kommuneplanen helt gentænkes med respekt for vores kvarter, der stiltiende har accepteret metroen og dens udfordringer i alle år. Det vil sige helt at omgøre beslutningen om at gøre Ørestad Boulevard til korridor, der skal aftage tung trafik på Amager. Afsæt de nødvendige midler til fx at sejle jordtransporterne i stedet for at flytte problemstillingen rundt mellem veje på Amager, der er uegnede til tung trafik.

Alternativt opfordrer jeg på det kraftigste til, at forslaget til ombygning gentænkes med mere langtidsholdbare, sikrere og helhedsorienterede løsninger, der også i højere grad imødegår rundkørslens/krydsets fremtidige kapacitetsudfordringer.

Med venlig hilsen

Maja Hansen + familie



Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger

Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemgået høringssvar fra hhv. Amager Vest Lokaludvalg og borgere. Herunder fremgår forvaltningens bemærkninger til

1. Høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg
2. Høringssvar fra borgere

1. Forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Amager Vest Lokaludvalg

Bemærkning til jordtransport til Lynetteholmen

Lokaludvalget bemærker i høringssvaret, at man er modstander af at jordtransporter til Lynetteholmen transporteres med lastbil over Amager, da det skaber gener for beboere. I stedet ønsker man at jordtransporter sejles. I anerkendelse af, at dette ikke er politisk muligt at etablere hurtigt nok, har lokaludvalget et ønske om at ombygge Ørestads Boulevard hurtigst muligt for at aflaste den tunge trafik over Amager og beskytte boligområderne.

Beslutningen om jordtransport ved lastbil til Lynetteholmen beror imidlertid på en tidligere politisk beslutning uden for Teknik- og Miljøforvaltningens resort. Teknik- og Miljøforvaltningen holder fast i konklusionerne fra oplægget om håndtering af tung trafik på Amager, der blev fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget den 28. oktober 2024. Herunder at Ørestads Boulevard indgår som en af de strækninger på Amager med mest potentiale for optimering til at kunne aftage en større mængde tung trafik, bl.a. fordi der bedst afstand til beboelse.

Bemærkning til trafikalt

Lokaludvalget vurderer, at forvaltningens trafikale grundlag mht. antal cykler på 2.500 er meget lavt sat. Der peges i den forbindelse på, at udformningen af krydset risikerer ikke at tage højde for den eksisterende og kommende mængde cykeltrafik, som lokaludvalget har

01-12-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 17447

Dokumentnummer i F2
214213

Sagsnummer eDoc
2025-0264211

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

regnet sig frem til, med udgangspunkt i eksisterende trafiktællinger i området. Teknik- og Miljøforvaltningen har ikke medtaget disse tællinger af forskellige årsager, men har i stedet taget udgangspunkt i en simuleringsmodel.

Forvaltningen har baseret kapacitetsberegningerne med udgangspunkt i en simuleringsmodel fra 2021 ifm. en foranalyse af Ørestads Boulevard, som indeholder alle tre rundkørsler ved hhv. Tom Kristensens Vej, DR Koncerthuset og Grønjordsvej. Her er der regnet på et 2035 scenarie, hvor både bil- og cykeltrafikken er fremskrevet. Trafiktallene for Tom Kristensens Vej fra simuleringsmodellen er anvendt til at bestemme hovedstrømmene i krydset.

Forvaltningen har dermed ikke taget udgangspunkt i de trafiktællinger, som lokaludvalget nævner. Tællingerne er ikke medtaget, da forvaltningen vurderer at tallene er for gamle eller fordi de ligger for langt fra krydset til at man med sikkerhed kan koble cykeltrafikken til rundkørslen ved Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej.

Forvaltningen har dog taget Amager Vest Lokaludvalgs bekymring om trafikgrundlaget for cyklister til efterretning, og får udført en ny trafiktælling i rundkørslen, som kan indgå i den videre projektering. Resultatet kan føre til mindre justeringer, men forvaltningen vurderer stadig at et signalreguleret kryds i denne udformning er den bedste løsning - også ved en større mængde cyklister.

2. Forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra borgere

Forvaltningen har gennemgået høringssvarene og svarer nedenfor på de bemærkninger, som fremgår af høringssvarene efter tema.

1. Trafiksikkerhed

Bekymring for de bløde trafikanter sikkerhed mht. øget tung trafik på Ørestads Boulevard, samt høj fart og potentiel vanvidskørsel, hvis strækningen rettes ud ved etablering af signalanlæg fremfor rundkørsler.

Forvaltningens bemærkninger

Der kører allerede tung trafik på Ørestads Boulevard. Mængden er dog begrænset, da lastbilchaufførerne er utrygge ved rundkørslerne, så det drejer sig primært om transport med destination på selve strækningen, fx afhentning af renovation, flytninger, byggeri, varetransport mv.

De nuværende forhold med en rundkørsel er generelt uegnet i situationer, hvor der er meget bil- og cykeltrafik sammen. Det skyldes at sådanne rundkørsler ofte belastes af flere cykeluheld og ofte af alvorlig karakter. Trafiksikkerhedssituationen forværres yderligere, når det drejer sig om lastbiler, da de har endnu dårligere udsyn i en rundkørsel.

Forvaltning er uenig i antagelsen om at potentiel øget tung trafik på Ørestads Boulevard forværrer trafiksikkerheden, når det sammenholdes med at rundkørslen ombygges til et signalreguleret kryds.

Signalregulering er en væsentligt sikrere løsning, da trafikstrømmene inddeles i faser og dermed foregår konfliktfrit fra sideveje. Med ombygning til et signalreguleret kryds klargøres strækningen til at aftage en større mængde tung trafik, uden at det har konsekvenser for trygheden og trafiksikkerheden.

Ørestads Boulevard har i dag en tilladt hastighed på 50 km/t. Den seneste hastighedsmåling fra 2022, der blev målt lige nord for rundkørslen, viser en gennemsnitsfart på 46 km/t. Den såkaldte 85% hastigheds-fraktil for målingen var på 52,9 km/t, hvilket antyder at en del køretøjer allerede i forvejen kører hurtigere end den tilladte hastighed.

Det er svært på forhånd at vurdere hastighedsbilledet efter omdannelsen fra en rundkørsel til et signalreguleret kryds et specifikt sted som her. Forvaltningen vil i den videre projektering kigge på, om der i signalprogrammet kan etableres tiltag, som kan påvirke hastigheden. Det kan fx være ved, at der er rødt i alle retninger indtil signalanlægget "opdager" ankomsten af en trafikant, for derved at få særligt biler til at bremse ned. Hvis alle rundkørslerne på strækningen i fremtiden omdannes til signalanlæg, vil det også være muligt at kigge på at samordne signalerne, så køretøjer får en grøn bølge ved en hastighed på 50 km/t, men må bremse ved kryds hvis de kører hurtigere.

2. Trafikalt grundlag for cykler

Borgerne udtrykker kritik af det trafikale grundlag for antal af cyklister, som er anvendt til at designe krydset (ca. 2500 cyklister dagligt). Borgerne henviser til Amager Vest Lokaludvalg, som vurderer at niveauet er 7800-14.520 cyklister dagligt.

Forvaltningens bemærkninger

Teknik- og Miljøforvaltningen er ikke bekendt med nogen nylige relevante tællinger i eller i nærheden af rundkørslen ved Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej, jf. forvaltningens bemærkninger til lokaludvalgets høringsvar.

Forvaltningen har baseret kapacitetsberegningerne med udgangspunkt i en simuleringsmodel fra 2021 ifm. en foranalyse af Ørestads Boulevard, som indeholder alle tre rundkørsler ved hhv. Tom Kristensens Vej, DR Koncerthuset og Grønjordsvej. Her er der regnet på et 2035 scenarie, hvor både bil- og cykeltrafikken er fremskrevet. Trafiktallene for Tom Kristensens Vej fra simuleringsmodellen er anvendt til at bestemme hovedstrømmene i krydset.

Forvaltningen har taget Amager Vest Lokaludvalgs bekymring om trafikgrundlaget for cyklister til efterretning, og får udført en ny trafiktælling i rundkørslen, som kan indgå i den videre projektering. Resultatet kan føre til mindre justeringer, men forvaltningen vurderer stadig at et signalreguleret kryds i denne udformning er den bedste løsning - også ved en større mængde cyklister.

3. Principper for fravalg af andre ruter bør også gælde Ørestads Boulevard

Borgerne mener ikke, at Ørestads Boulevard er særligt egnet som korridor til tung trafik i sammenligning med det omkringliggende vejnet. Der peges på nærliggende institutioner, at Ørestads Boulevard anvendes som skolevej til bl.a. Islands Brygge Skole og Ørestad Friskole, et kommende plejehjem ud til Vejlands Allé, samt krydsende bløde trafikanter ved Metro og universitet.

Forvaltningens bemærkninger

Der er institutioner, skoler, plejehjem mv. fordelt over hele kommunen, hvorfor transport med lastbil i byen ikke kan undgå at komme nær disse steder eller undgå krydsende bløde trafikanter uanset rutevalg.

I forbindelse med Teknik- og Miljøforvaltningens beslutning vedr. tung trafik på Amager den 28. oktober 2024 redegøres for Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af, at initiativer, der flytter trafikken til Ørestads Boulevard eller Amager Strandvej være dem, der skaber færrest gener for beboerne, skolebørn m.m. Ørestads Boulevard

vurderes her som værende en god korridor, med relativt få beboere og uden beboelse langs selve strækningen.

Der peges bl.a. på, at optimeringen af Ørestads Boulevard og Amager Strandvej ift. at aftage tunge trafik, vil aflaste en tættere bebygget del af Nordamager. Optimeringen af Ørestads Boulevard indebærer ombygning til signalregulerede kryds, da det vil afvikle den øgede trafik med størst muligt hensyn til sikkerhed og tryghed.

4. fodgængerfaciliteter

Borgerne udtrykker bekymring over manglende trafikregulerede fodgængerfelter i institutionsnære områder og skoleveje, som der findes på fx Artillerivej og Røde Mellemvej.

Forvaltningens bemærkninger

I krydset Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej etableres fodgængerfelter på alle krydsets ben, hvor fodgængere krydser mens der er rødt for trafik i den anden retning. Det er et væsentligt løft for trafiksikkerhed og tryghed for fodgængere i krydset Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej.

Forbedrede krydsningsmuligheder på resten af Ørestads Boulevard ligger uden for projektområdet, og kræver at der afsættes en ny bevilling dertil i en kommende budgetforhandling.

5. Forslag om fysiske tiltag

Borgerne foreslår tre specifikke tiltag, som de mener vil kunne forbedre den trafikale situation på Ørestads Boulevard i kombination med anlægsprojektet.

- a) Tidsbegrænsninger af tung trafik (fx 7.30-18.00)
- b) Fysiske fartbegrænsende foranstaltninger såsom bump
- c) Regler om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds.

Forvaltningens bemærkninger

Det er begrænset, hvad der kan etableres på Ørestads Boulevard af trafik- og fartbegrænsende tiltag pga. status som fordelingsgade og fordi strækningen indgår i "det strategiske vejnet" og som "prioriteret vej", se nedenfor.

a) Tidsbegrænsninger af tung trafik

Konkret vil det ikke være muligt at etablere et tidsbegrænset forbud for tung trafik på Ørestads Boulevard ml. Artillerivej og Vejlands Allé, da vejen er prioriteret til fremkommelighed, jf. vejens status.

<i>Vejstatus</i>	<i>Betydning</i>
Fordelingsgade	jf. retningslinjerne "Fordelingsgaderne skal afvikle trafikken"

	<i>mellem bydelene, så biltrafikken sikkert og effektivt fordeles ud til de enkelte bydele og lokalområder. Fordelingsgaderne skal indrettes så den gennemkørende biltrafik uden ærinde i tilgrænsende bydele eller København begrænses. De skal indrettes til at skabe god fremkommelighed for biler, busser og cykler."</i>
"Det strategiske vejnet"	Er udpeget i samarbejde mellem Vejdirektoratet, kommuner og politi, med det mål at skabe et vejnet, hvor fremkommeligheden er så høj som mulig, og hvor trafikanterne oplever ét sammenhængende vejnet. Det strategiske vejnet er valgt med udgangspunkt i vejenes trafikbelastning, deres trafikale betydning og dermed også deres samfundsøkonomiske værdi.
De prioriterede veje	Vejstrækninger, der har særlig betydning for trafikafviklingen i København. Disse strækninger er f.eks. busgader, stærkt trafikerede gader eller strækninger, der ikke kan lukkes/spærres uden der giver store omkørselsruter mm.

b) Fysiske fartbegrænsende foranstaltninger såsom bump

For at etablere fartbegrænsende tiltag så som bump, skal hastigheden på Ørestads Boulevard nedsættes fra 50 km/t til 40 km/t. Skal hastigheden nedsættes til 40km/t i tættere bebygget område for en vejstrækning med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, skal der være væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn, der taler for. Herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion, udformning eller ift. begrænsede oversigtsforhold, jf. hastighedsbekendtgørelsen §6. stk. 2.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke at uheldsbilledet er tilstrækkeligt til at retfærdiggøre en nedsættelse af hastigheden til 40 km/t.

c) Regler om nedsat fart på strækningen eller frem mod kryds eller lignende

Teknik- og Miljøforvaltningen ser ikke mulighed for at nedsætte den tilladte hastighed på strækningen jf. ovenstående afsnit. Det er heller ikke muligt at nedsætte hastigheden op til selve krydset inden for lovgivningen.

6. Miljøbelastning

Borgerne udtrykker bekymring om øget partikel- og støjforurening fra øget tung lastbiltrafik.

Forvaltningens bemærkninger

Projektet vedr. ombygningen af rundkørslen ved Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej indeholder ikke særskilte initiativer til at begrænse partikel- og støjforurening. Det er ikke praksis at medtage særlige initiativer for at kompensere for øget partikel- og støjforurening ifm. kommunens anlægsprojekter. Sådanne initiativer har som regel bydækkende karakter.

Det er muligt at læse mere om Københavns Kommunes indsatser for bedre luftkvalitet her:

<https://www.kk.dk/borger/affald-og-miljoe/stoej-stoev-og-luft/luftforurening/indsatser-for-bedre-luftkvalitet-i-koebenhavns-kommune>

Det er muligt at orientere sig i niveauer for vejstøj i byen og handlingsplan for vejstøj her:

<https://www.kk.dk/borger/affald-og-miljoe/stoej-stoev-og-luft/trafikstoej>

7. Langtidsholdbar planlægning og kapacitet

Borgerne opfordring til at gentænke kommuneplanen med større respekt for kvarteret. Derudover opfordrer borgerne til at gentænke projektforslaget for krydset Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej for mere helhedsorienterede løsninger, der er mere langtidsholdbare og sikrere, og som imødegår fremtidige kapacitetsudfordringer og ikke prioriterer fremkommelighed for lastbiler. Her henvises bl.a. til, at der gennem krydset går to supercykelstier. Borgerne forslår alternativer som cykelbroer eller andre løsninger, der bedre imødekommer kapacitetsudfordringerne på vejen.

Forvaltningens bemærkninger

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer at den indstillede løsning for krydset sikrer krydset tilstrækkeligt mht. trafiksikkerhed og kapacitet. Jf. pkt. 2 udfører forvaltningen en ny trafiktælling, som skal sammenholdes med det nuværende trafikale grundlag for at vurdere, om der er behov for mindre justeringer for at optimere krydset til yderligere cykeltrafik.

Der har ikke tidligere været tale om etablering af en cykelbro eller lignende ved krydset. Muligheden skal undersøges i en foranalyse før forvaltningen kan vurdere fordele, ulemper og økonomi forbundet med en større omdirigering af cykeltrafik uden om krydset.

Processen omkring udarbejdelsen og vedtagelsen af kommuneplanen ligger uden for regi af dette projekt. Her henvises til de officielle processer og høringer forbundet med udarbejdelse af kommuneplaner,

som udarbejdes hvert fjerde år. I den forbindelse er lokaludvalget ofte en god indgang til at søge indflydelse.

Den seneste kommuneplan blev vedtaget i 2024. Det er muligt at læse mere om Københavns Kommuneplan her:

<https://www.kk.dk/politik/politikker-og-indsatser/bolig-byggeri-og-byliv/koebenhavns-kommuneplan>

8. Landskabsarkitektur

Borgerne mener at nedlæggelsen af rundkørslerne på Ørestads Boulevard vil fjerne en væsentlig del af kvarterets oprindelige landsskabsarkitektur. Dertil bemærkes at genplantning af træer er en utilstrækkelig kompensation.

Forvaltningens bemærkninger

I lokalplan 301 Ørestad Nord (tillæg 1-4) står at "vejkrydsene ved Grønjordsvej og de i stk. 6 fastlagte adgangsveje henholdsvis ca. 200 m og ca. 500 m nord herfor udformes som rundkørsler med en diameter på 30-40 m".

For at ombygge rundkørslen skal Teknik- og Miljøforvaltningen derfor have dispensation fra lokalplanens bestemmelse, og der vil i den forbindelse blive taget stilling til ændringens indflydelse på kvarterets landsskabsarkitektur.

9. Det trafikale projekt vedrørende Lynetteholm og alternative transportløsningsforslag

Nogle borgere ønsker helt at stoppe projektet Lynetteholm, selvom dette ikke direkte vedrører det specifikke projekt fremlagt for udvalget. Der foreslås alternativer ved at benytte skibstransport for jordtransporterne frem for at lade vejene bære den tunge trafikbelastning.

At jordtransporter ifm. Lynetteholmen sker ved lastbiltransport er besluttet uden for rammen for anlægsprojektet vedr. ombygningen af rundkørslen ved Ørestads Boulevard/Tom Kristensens Vej.