



Offentligt tilgængelig grønt areal

Potentiale for område med ophold og aktivitet

toilethus

Kigkurren

Ind- og udkørsel

Relokeret HC-Plads

Potentiale for område med ophold og aktivitet

Nyt busstoppested

Eks. busstoppested

Plakatsøjle

cykelparkering
10 stk

Ind og ud
kørsel

Mulighed for genanvendelse
af eksisterende brosten

cykelparkering
10 stk

Ind- og
udkørsel

Artillerivej



Leifsgade



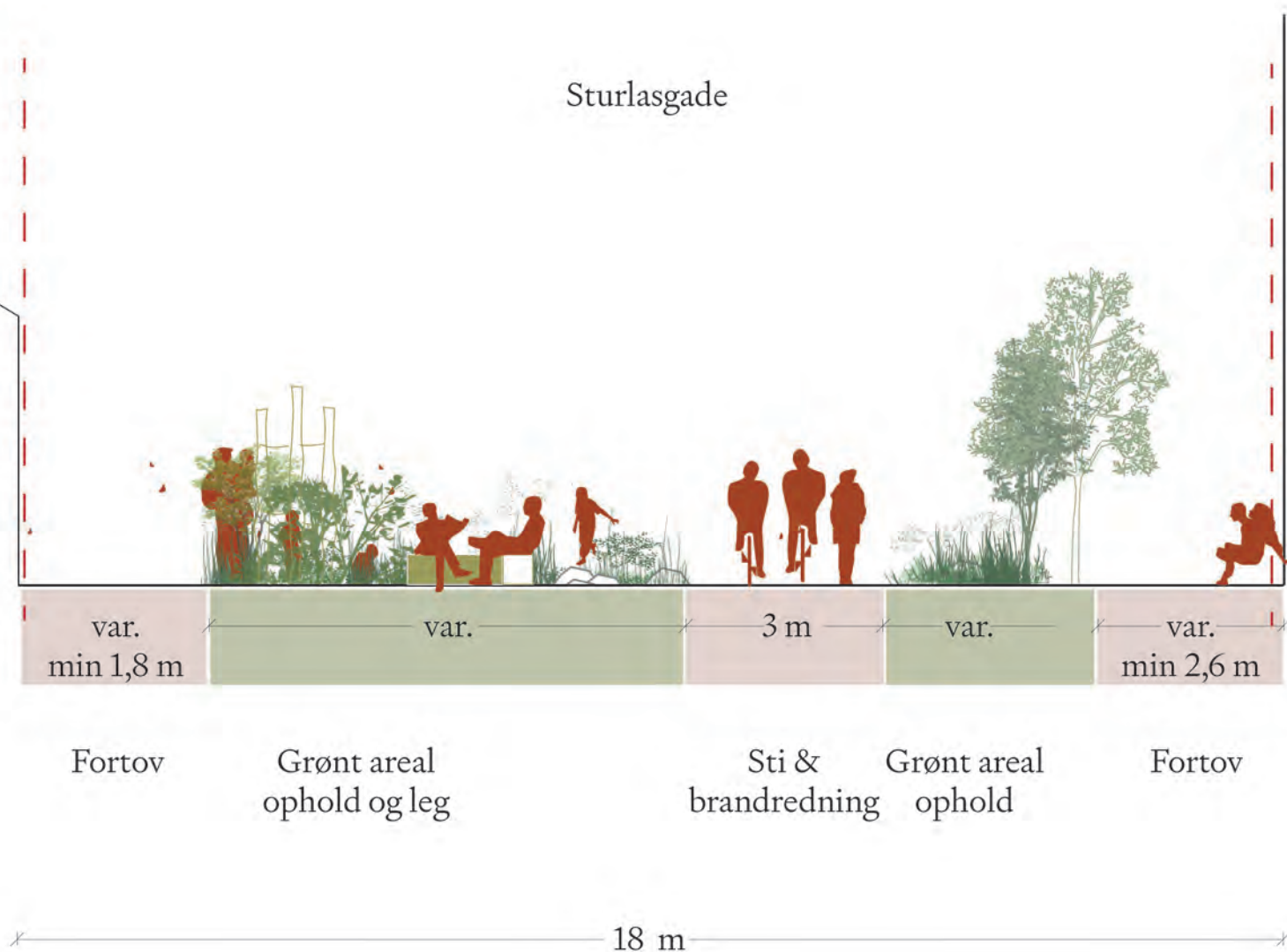
Artillerivej

Kigkurren

5.6 Sturlasgade ved Zeppelinerhallen

I scenarie B lukkes Sturlasgade mod Artillerivej, for at frigive arealer til begrønning og skabe en visuel grøn ankomst til området. Det nye byrum bevarer forbindelsen for fodgængere og cyklister imellem kvarteret og Islands Brygge, med fortov langs facaderne og en dobbeltrettet cykelsti, som også fungerer som brandvej. Imellem fortov og cykelsti opstår der to grønne bånd med mulighed for lokalt ophold og aktiviteter, med varierende lavere rumskabende beplantninger. Der er begrænsede muligheder for at plante træer pga. ledninger i jord, men de grønne bånd giver mulighed for at finde skygge på flere tidspunkter af dagen, da de både er orienteret mod øst og vest.

Sturlasgade



Snit D-D' 1:100

I scenarie B omdannes stykket af Sturlasgade mod Islands Brygge til en grøn vej med cykelsti/brandvej.







Snit med perspektiv for scenarie B ved Sturlasgade

5.7 Sammenstilling af de to scenarier

Med udgangspunkt i samme analyse af området bidrager både scenarie A og B til en betydelig grønnere karakter for gader og byrum i Snorresgade, Sturlasgade og Kigkurren. Med en forskel i det samlede antal parkeringspladser i de to scenarier, varierer arealet af det grønne i de to scenarier. I Sturlasgade er der størst forskel på begrønning de scenarier imellem og mindre på Kigkurren. For de grønne områder i Snorresgade er der ingen ændring mellem de to scenarier.

Vægtning af indsatser på tværs af de to scenarier er begrundet i en prioritering af, at skabe grønne sammenhængende arealer, hvor de fleste bor - altså i det nordlige del af Snorresgade samtidigt med, at Kigkurren har et stort potentiale i form af byrummets generøse bredde, de allerede etablerede lokale sociale aktører - Hestedroschegrunden samt den nære forbindelse til Amager Fælled og mulighed for at skabe store sammenhængende grønne vestvendte arealer, der kan bidrage til kvarterets udvikling.

Scenarie B's forslag for Sturlasgade har ikke desto mindre et stort potentiale for bylivet på Bryggen, hvor et sammenhængende grønt byrum kan bidrage til at kombinere i dag knap så udnyttede kantzoner med det grønne. Denne del af forslaget vil øge oplevelsen af natur både fra Havneparken, Sturlasgade og det lokale erhvervsliv.



Eksisterende grønne arealer og træer



Eksisterende træ udenfor projektområde



Eksisterende grønne arealer udenfor projektområde



Eksisterende træ udenfor projektområde



Eksisterende grønne arealer udenfor projektområde



Nyt træ



Nye grønne arealer



Scenarie A - grønne arealer og træer

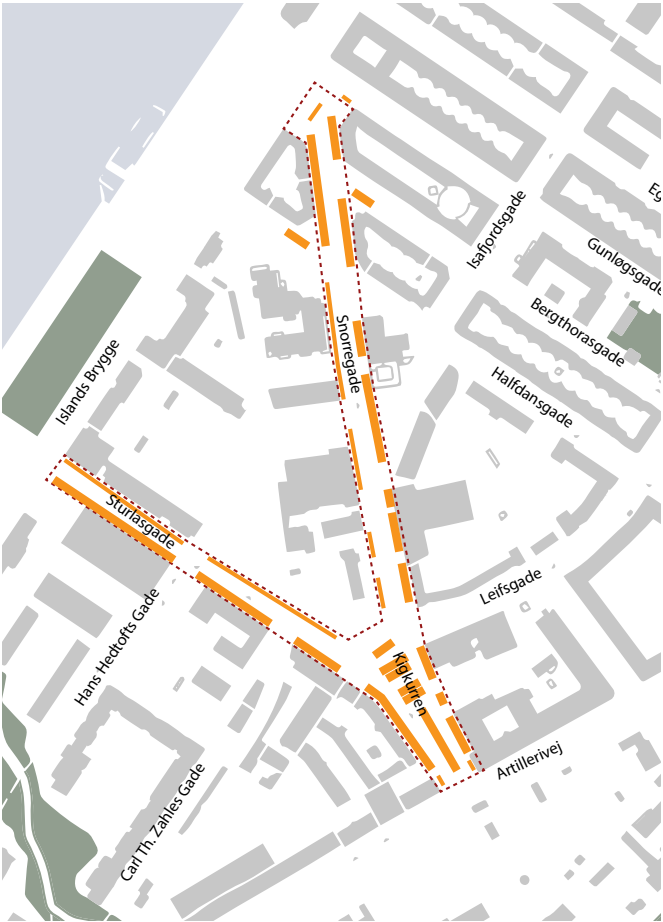


Scenarie B - grønne arealer og træer

5.8 Parkeringsregnskabet

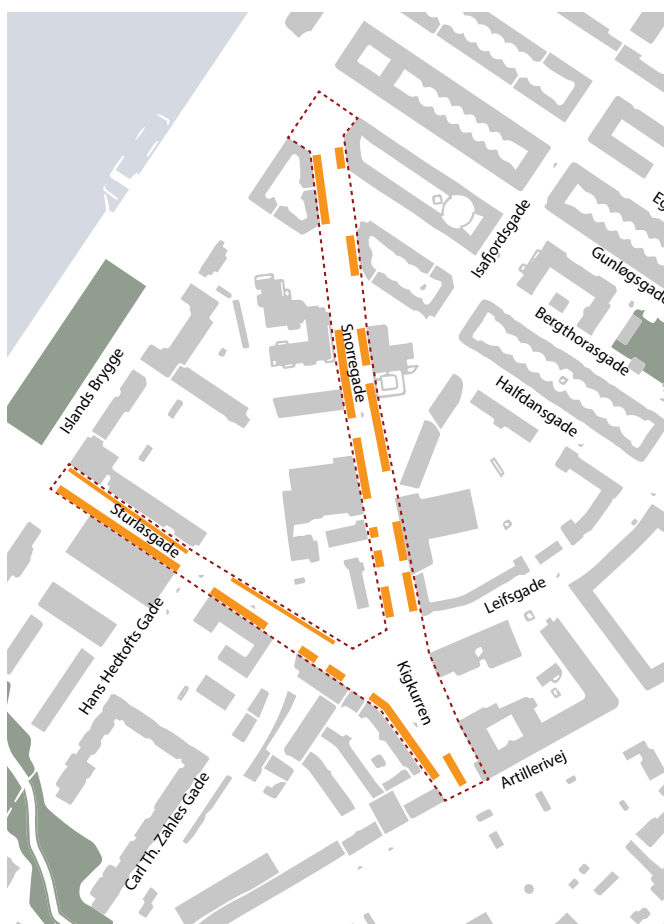
Der er et offentligt parkeringsudbud på i alt 333 parkeringspladser, i projektområdet.
De nedlagte p-pladser fordeler sig i de enkelte gader svarende til følgende skema

- I scenarie A nedlægges i alt 86 p-pladser.
- I scenarie B nedlægges i alt 127 p-pladser.

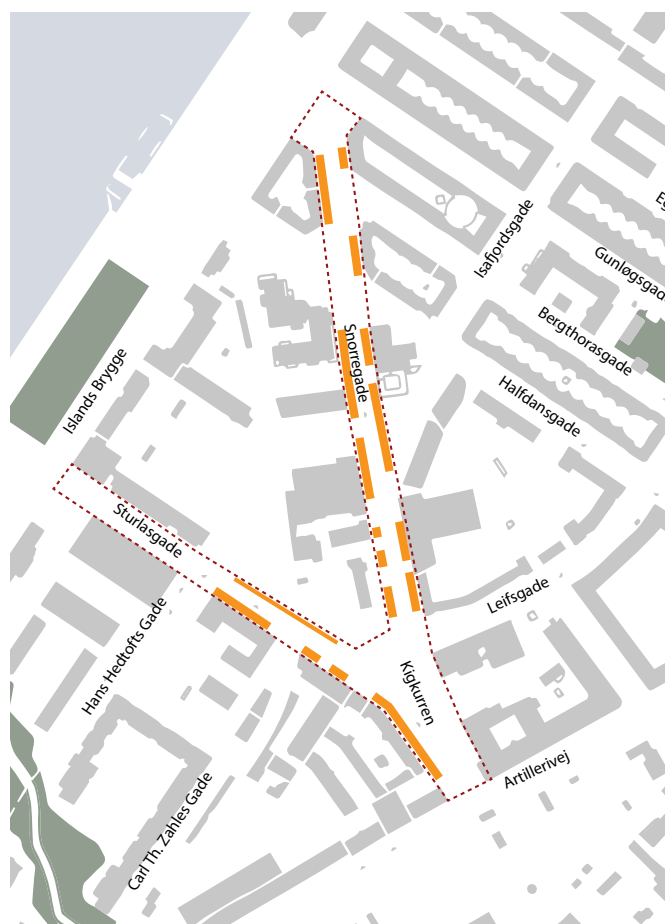


Eksisterende parkeringspladser

	I dag	Scenario A		Scenario B	
		P-pladser	Diff	P-pladser	Diff
Snorregade	159	146	-7	146	-7
Kigkurren	85	23	-62	23	-62
Sturegade	89	83	-6	42	-47
Gunløgsgade			-1		-1
Berghthorsgade			-5		-5
Halfdanskgade			-5		-5
Nedlagte p-pl, total		-86		-127	



Scenarie A - parkeringspladser



Scenarie B - parkeringspladser

- Skrå- og vinkelret parkering
- Længdeparkering

5.9 Principper for universelt design

Byrummene er disponeret, så de fungerer for og kan opleves af alle mennesker trods forskellige funktionsevner. Herunder er der indtænkt, den funktionelle fremkommelighed, visuelle oplevelse og indtryk, uanset aldersgrupper, baggrund og evt. funktionsnedsættelser.

Eksisterende ganglinjer er ændret, så der kan opnås en tydelig begrønning af udvalgte zoner indenfor projektområdet, der kan opleves af alle. Ganglinjerne udføres ifølge KK-standarder. Ganglinjer er disponeret, så de fortsætter lige over ved vejkrydsninger og føres således at f.eks. kørestolsbrugere kan færdes igennem byrummet

via et naturligt intuitivt forløb, der bringer dem som andre igennem de naturrige lommer, der etableres. Københavnerfortovsfliser kan anlægges i par på den lange led (horisontalt) eller traditionelt på den korte led (vertikalt) med én chaussésten imellem, der fungerer som ledelinje. Der indrettes for kortvarigt ophold i tilknytning til de beplantede områder, så der er mulighed for pause på vej fra a til b.

Visionen - at have størst mulig sammenhængende beplantede områder - giver plads til at mennesker med forskellige behov kan dele det samme rekreative areal. Arealerne indrettes, så der både er rum for stille nicher, leg og ophold, for individet og grupper. Der skal være plads til, at brugerne ikke skal det samme, men der er mulighed for forskellige anvendelser, der imødekommer forskellige behov og udfoldelsestyper

5.10 Principper for afvanding og regnvandshåndtering

Vejarealer på Snorresgade, Sturlasgade og Kigkurren anlægges med kronefald, så vand ledes mod kantsten. Da terrænet varierer meget lidt inden for det samlede projektområde, skal der i den videre projektering arbejdes med lokale højdepunkter imellem brøndpar, så der sikres tilstrækkeligt længdefald.

Fortove anlægges med ensidigt fald mod kantsten og vejareal.

På Snorresgade og Kigkurren flyttes store dele af kantstenslinjerne, og det forudsættes at der etableres nye brønde og stikledninger på denne del af projektområdet.

Grønne arealer kan etableres som regnvandsbede og afvandes i øvrigt ved nedsivning.

5.11 Principper for beplantning

Principperne for den grønne omdannelse af Kigkurren tager udgangspunkt i at skabe størst mulige sammenhængende beplantede områder, fremfor mindre enkeltstående vejtræer og små bede. Ved at skabe større sammenhængende beplantede arealer, sikres der bedre vækstforhold for beplantningen, en langsommere udtørring, potentiale for at understøtte lokale arter, bynatur og drift koncentreret til færre lokationer. Træer foreslås kun plantet i de arealer, hvor analyse af ledningsnettet viser, at der ikke er større ledninger. I en viderebearbejdning af projektet bør det undersøges med ledningsejere, om der kan plantes yderligere.

Eksisterende træer bevares og deres plantehuller udvides til at indgå i de større sammenhængende beplantninger. De eksisterende træer står i dag i

meget små plantehuller, så man må formode, at rodnettet strækker sig under de omkringliggende belægninger og i bærelag. Ved udvidelse af plantehuller til større sammenhængende beplantede arealer, skal det i dag frie jordlag omkring eksisterende træer bevares ubørørt, og omkringliggende belægninger og bærelag fjernes nænsomt og for at undgå at beskadige rodnet. Nyt luftigt vækstmedie tilføjes, hvori der plantes græsser, urter og evt. mindre buske.

Karakteren af den nye bynatur på Kigkurren er inspireret af Amager Fælleds mosaik af lysåbne og volumenrige naturtyper som græslandsvegetation med blomstrende urter og græsser suppleret med spredte grupper af buske og træer, der skaber læ, rum og variation i byrummet. Hvor der ikke kan plantes træer, der med tiden kan vokse sig store, vil buske og mindre træer som tjørn, røn, mirabel og små pil tilføje struktur og rumlig variation som supplement til bundvegetationen - også i de mindre bede.

5.12 Principper for terrænbearbejdning

I de grønne områder i begge scenarier, vil der være mulighed for at lave mindre variationer i terrænet, for at understøtte muligheden for etablering af regnvandsbede og at, skabe naturvariation for

både dyr og mennesker, f.eks. leg- og opholdsområder. Såfremt jorden på stedet har kvaliteten og ikke er forurenet, bør det tilstræbes at skabe terrænvariationen, så der opnås jordbalance.

5.13 Principper for trafikafvikling og veje

I begge scenarier afvikles dobbeltrettet trafik, med cyklister på kørebanen.

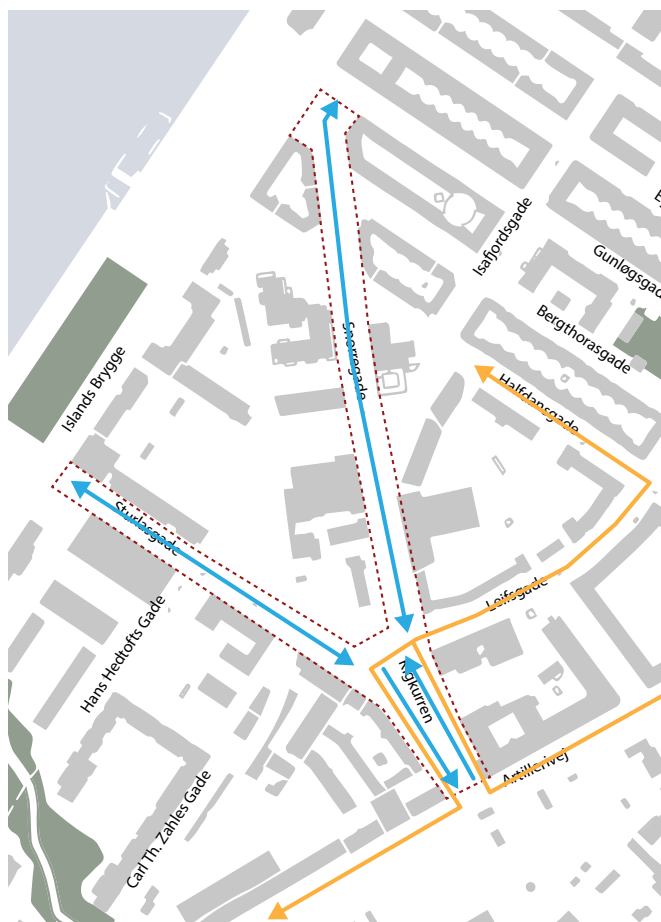
På Kigkurren, hvor der i dag er et ensrettet trafik-flow omkring p-pladserne, omdisponeres area-lerne for at frigive plads til et sammenhængende grønt rum, og der etableres en dobbeltrettet vej i forlængelse af Sturlasgade.

Generelt strammes vejhierarkiet op. Leifsgade kobles til Kigkurren i et vigepligtsreguleret kryds. Snorregade kobles til Leifsgade i også i et vigepligtsreguleret kryds. Alle kryds er udformet, så busser hhv. 12 m lastbiler kan afvikles. Alle eksisterende overkørsler bevares.

Overkørsler, der ikke i dag opfylder Københavns Kommunes standarder, ombygges til gældende standard.

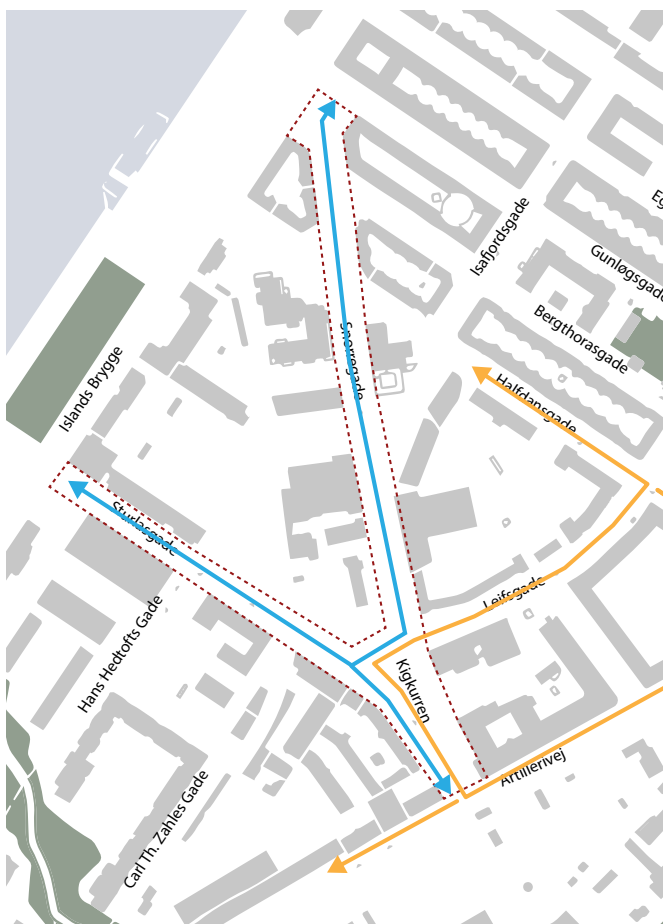
Fortove fastholdes generelt som i dag, men reduceres i bredden, dog i bredde af minimum 2,5 m. På grønne arealer etableres rekreative stier.

I Scenarie B foreslås Sturlasgade lukket for bil-trafik mod Islands Brygge. Der friholdes vejareal ved krydset Sturlasgade/Hans Hedtofts Gade, således at en renovationsvogn kan vende. Langs Sturlasgade opretholdes fortove langs facader, og der etableres dobbeltrettet cykelsti gennem det grønne område.

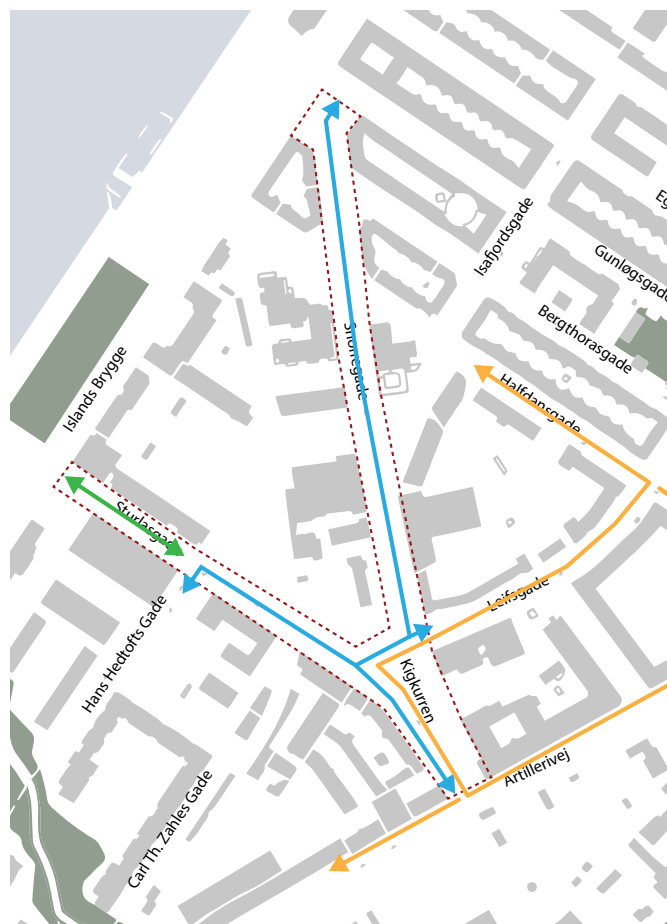


Eksisterende trafik

-  Alle trafikformer
-  dobbelt- / ensrettet
-  Cykel- og gangtrafik
-  Buslinje



Scenarie A - trafik



Scenarie B - trafik

5.14 Principper for materialer og bæredygtighed

Udgangspunkt for den grønne omdannelse af byrummene, er at skabe mest muligt sammenhængende grønt ved at reducere de befæstede arealer, der i dag udgør ca. 99%. Store dele af de befæstede arealer, der omdannes til grønne arealer, består i dag af brosten. Brostenene er udpeget som et særligt karaktertræk for byrummene i egenartsanalysen og det anbefales at genbruges dem.

I dag findes der genanvendte brosten ved parkeringsbåse langs Snorresgade østside. Det foreslås, at der ved alle nyanlagte parkeringspladser genan-

vendes brosten på samme vis. Det bør også indgå i overvejelserne at genanvende brosten i byrummet ved Zeppelinerhallen i Sturlasgade, samt ved t-kryds ved Hans Hedtofs Gade, ved indkørsel til Blyantsfabrikken nr.12 og i gaderum, samt parkeringspladser ved Kigkurren, både som del af scenarie A og B.

Ydermere kan der anlægges mindre arealer med brosten i de store sammenhængende grønne arealer ved Kigkurren, som del af opholdszonerne med hensyntagen til tilgængelighed. Ikke forurenede materialer (muld, opbygninger mv.) kan genanvendes som indbygning i de evt. nye terrænformer i de beplantede arealer.

5.15 Principper for program og aktiviteter

Omfang og karakter af program og aktiviteter tager udgangspunkt i input fra borgermødet. Oplægget til deltagerne var tre niveauer af aktiviteter. 1. for hele København, 2. for Bryggen, 3. for naboerne. Beboerne ønskede fokus på det lokale og individuelle. Offentlige aktiviteter på Sturlasgade, lokale aktiviteter ved Kigkurren og de mindre lokale aktiviteter på Snorresgade.

- Sturlasgade: Her etableres nye beplantninger mod Islands Brygge (Scenarie A) og en lokal park (Scenarie B), med mulighed for udeservering og offentlige opholdszoner i natur.
- Snorresgade. Her bevares den eksisterende udeservering i nord, der indrammes af nye beplantninger, der tilføjer nye muligheder for ophold i det grønne i nærhed til havneparken og samtidig tilbyder mere lokale opholdsmuligheder. Øvrige hjørnepladser langs Snorresgade indrettes ligeledes med beplantning og skaber små lokale opholdssteder.
- Kigkurren: Her etableres større sammenhængende grønne arealer, hvor der både er mulighed for flere typer af ophold og fremtidig udeservering, med fokus på det lokale kvartersliv.



5.16 Inventar og byudstyr

5.16.1. Almindeligt byudstyr

Foranalysens illustrationsplaner viser ikke disponering af byudstyr. Der skal i de næste faser af projektet indarbejdes placeringer af opholdsmuligheder med tilhørende affaldsbeholdere, i eller



tilknytning til de beplantede områder. Københavnerbænke foreslås som det gennemgående element.

I de større sammenhængende beplantede områder ved Kigkurren og Sturlasgade i Scenarie B, suppleres Københavnerbænke med naturelementer, der kan anvendes til ophold og leg. Der foreslås ikke konkrete legepladser.

5.16.2 Plakatsøjler

Plakatsøjler bevares på eksisterende placeringer.

5.16.3. Affaldssorteringsøer

Eksisterende affaldssorteringsøer bevares på deres nuværende placering.

5.16.4. Ladestandere til el-biler

I projektet flyttes et antal p-pladser til el-biler til nye placeringer. Det forudsættes, at ladestandere flyttes med og udgiften til ledningsomlægninger afholdes af ejer af el-ladestandere.

5.16.5. Busstoppesteder

Der nedlægges busstoppesteder for linje 68 og 77 på Kigkurren. Stoppested for linje 68 flyttes til Leifsgade som et stoppested langs kantsten.

Stoppested for linje 77 flyttes til Artillerivej i begge retninger ud for kommende seniorboligbyggeri.

Eksisterende reklameskærm forudsættes genplaceret inden for projektområdet eller ifm. med etablering af nye stoppesteder.

5.16.6. Offentlige toiletter

Der er ikke foreslået offentlige toiletter på projektområdet. Der findes et aflåst toilet på Kigkurren til Movias chauffører. Dette toilet skal bevares. Der er mulighed for at det kan omdannes til offentligt toilet. Dette er ikke en del af projektet, og der skal ansøges separat om midler til det.

5.16.7. Belysning

Belysningen på projektområdet består af wireophængte armaturer, som er fastgjort på en blanding facader og gittermaster. Ifm. ændrede vejforløb flyttes belysningen, så den passer med de nye forløb. I de grønne områder er der ikke foreslået ny belysning, da det skønnes, at den eksisterende belysning er tilstrækkelig. Dog kan der være behov for belysning i mindre omfang for at tilgodese tilgængelighed, tryk og universelt design, med opmærksomhed på ikke at forstyrre dyrelivet i de grønne arealer.

I anlægsoverslaget afsættes poster til flytning af vejbelysning til nye placeringer for vejforløb og til at tilgodese hensyn ved tilgængelighed og universelt design.

5.17 Afledte konsekvenser for busbetjeningen

Med omdisponering af Kigkurren nedlægges det eksisterende busstoppested, som betjenes af både rute 68 og rute 77.

Det medfører følgende ændringer i busbetjening af området:

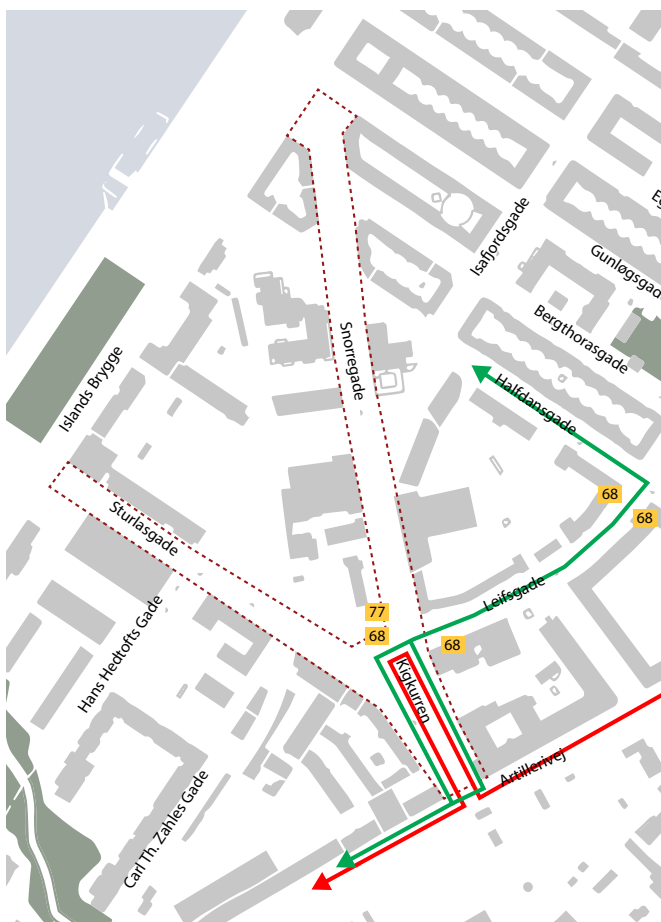
Rute 77: Rute anvender Kigkurren som en vendesløjfe til/fra Artillerivej, men kører ikke ellers gennem området. Med omdisponering af Kigkurren omlægges rute 77 til kun at køre ad Artillerivej. For at opret-holde serviceniveauet etableres et nyt stoppestedspær på Artillerivej, umiddelbart syd for overkørslen til Kigkurren. Stoppestederne anlægges som buslommer, som tilfældet er længere mod syd på Artillerivej, med inddragelse af længdeparkering i vejens vestlige side. Der inddrages i den forbindelse 11 p-pladser.

For at få plads til buslommer og forbikørende trafik indsnævres kørebanerne på Artillerivej lokalt til knap 3 m.

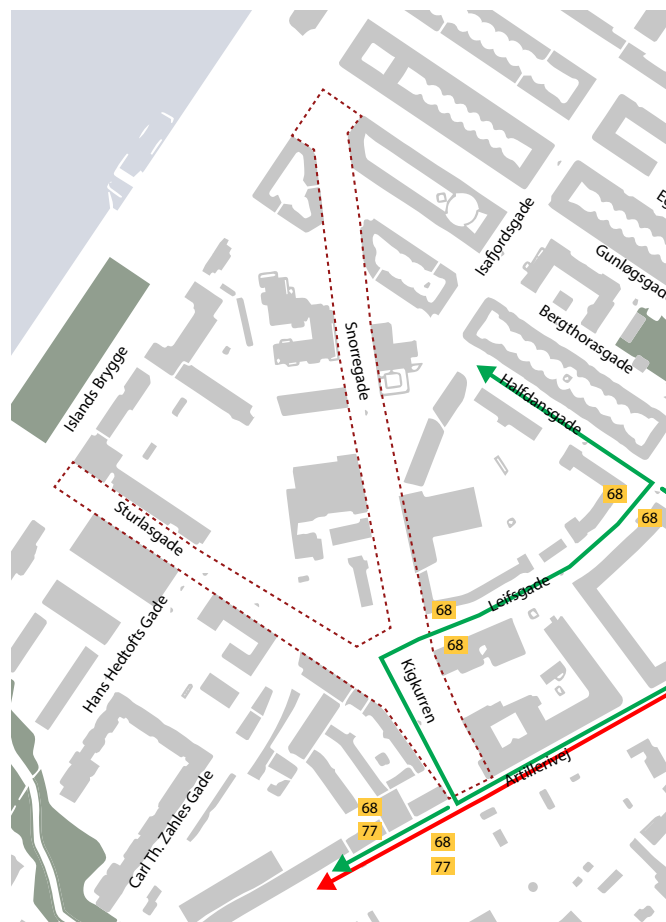
Rute 68: Ruten kører fra Artillerivej gennem projektområdet via Kigkurren og videre ad Leifsgade til Halfdansgade t/r. Med nedlægning af busstoppestedet på Kigkurren etableres et nyt stoppested for rute 68, der kører i sydgående retning. Stoppestedet etableres på Leifsgade, ca. 10 m fra krydset til Snorresgade. Det er her nødvendigt at inddrage 1 p-plads for at kunne etablere den nye busstoppested.

Ca. 2/3 af turene for rute 68 kører kun til Kigkurren for at returnere i retning mod Indre By. Det kræver, at rute 68 har en vendeplads (stoppested med udligning), hvilket hidtil har været håndteret via Kigkurren. Det er derfor nødvendigt, at Rute 68 føres rundt om to blokke for at vende og køre tilbage. Dvs. at 2/3 af turene fra Indre By kører via Halfdansgade-Artillerivej og Kigkurren-Leifsgade for at returnere til Indre By. Det medfører, at det er nødvendigt at etablere en vigelomme i Halfdansgade i de tilfælde, hvor en bus i retning mod Artillerivej møder en lastbil i retning fra Artillerivej. Vigelommen foreslås placeret langs den nordlige kantsten, hvilket medfører inddragelse af 5 p-pladser i Halfdansgade.

Omlægning af buslinjerne medfører, at det er nødvendigt at inddrage ca. 17 p-pladser i de berørte ga-der.



Eksisterende busbetjening



Scenarie A og B - busbetjening

- 68 Busstoppested
- Buslinje 68
- Buslinje 77

6. Arealer og mængdeopgørelse

Arbejde	Enhed	Mængder i dag	Mængder Scenarie A	Mængder Scenarie B
Asfaltarealer	m ²	7.543	5.878	6.361
Græsarmering (brandredning og cykelparkering)	m ²	0	120	150
Brostensarealer (muligheder for genanvendelse)	m ²	4.811	4.315	2.939
Fortovsarealer	m ²	7.750	5.285	5.335
Grusarealer	m ²	0	337	337
Eksisterende arealer med beplantning	m ²	192	192	192
Frøblandinger (urter, enggræs og græsplæne)	m ²	0	4.220	5.033
Barrodsbuske	stk.	0	3.282	3.864
Solitærbuske	stk.	0	110	111
Træer	stk.	21	146	148
Aktivitetssområder*	m ²	0	522	770
Opholdssområder*	m ²	72	544	780
Entreprisearealer	m ²	20.347		

7. Drift og vedligehold

I begge scenarier er der taget udgangspunkt i løsninger med et almindeligt driftsniveau. I begge scenarier omdannes arealer med fast belægning til grønne arealer med mulighed for ophold og aktiviteter, dog i forskelligt omfang jf. situationsplaner og beskrivelser, der forventes skitseret som del af projektets næste faser, hvor der tages højde for de input der kom fra beboerworkshoppen.

De grønne arealer beplantes med en blanding af græs, løgplanter, stauder, buske og træer, som vil kræve etableringspleje.

Opholdsarealer indrettes med københavnerbænke eller bord/bænkesæt, med grus eller anden fast belægning som underlag og i et omfang, der tilgodeser tilgængelighed og universelt design. Aktivitetsområder er ikke nærmere defineret i foranalysen, men vil forventeligt at have et driftsniveau svarende til legepladsområder.

Befæstede flader består i udgangspunktet af asfalt, brosten og københavnerfortove. Belagte flader i tilknytning til de omdannede grønne byrum er ikke nærmere defineret, men kan udføres i anden fast belægning end fortovsbelægning med et tilsvarende driftsniveau.

8. Risici

8.1 Nedlæggelse af parkeringspladser

I projektet foreslås nedlæggelse af et betydeligt antal p-pladser, og der er ikke anvist erstatningspladser udover ledig kapacitet på private arealer. Nedlæggelse af p-pladser er den væsentligste forudsætning i begge scenarier, for at skabe plads til større og

sammenhængene grønne arealer til bynatur. Hvis forudsætningerne for nedlæggelse af p-pladserne ændres, så der ikke må nedlægges det antal p-pladser, der er forudsat i de to scenarier, vil der være en risiko for at man ikke i tilstrækkelig grad indfrier projektets målsætning om mere bynatur.

8.2 Modstand fra borgere og erhversliv ift nedlæggelse af p-pladser

Projektet må forvente at møde modstand ift. nedlæggelse af p-pladser, da det har været et tema i den indledende borgerinddragelse. Dog har projektet opbakning i lokalområdet, herunder Islands Brygge lokalråd og Amagervest Lokaludvalg.

Islands Brygge lokalråd og Amagervest Lokaludvalg skal inddrages løbende i projektets kommende faser, så der sikres en kontinuerlig opbakning blandt de lokale, herunder minimering af risiko for modstand fra borgere.

8.3 Udarbejdelse af ny lokalplan ifm lukning af Sturlasgade mod Islands Brygge ved Zeppelinerhallen

Hvis der bevilges midler til scenarie B, skal der udarbejdes et tillæg til den gældende lokalplan, som vil have konsekvenser for den samlede tidsplan.

8.4 Koordinering ift. ny skybrudsplan

På tidspunkt for udførelse af foranalysen, er der ikke en gældende skybrudsplan for projektområdet. I forbindelse med opstart af projekteringen, når der er bevilget midler til projektet, bør der ske en

koordinering ift. Københavns Kommunes skybrudsplaner, for at sikre at eventuelle nye planer koordineres med projekteringen, og der ikke sker tilbageløb i projekteringen med afledte konsekvenser for tidsplan og økonomi.

8.5 Beskyttelse af eksisterende træer under anlægsfasen

I forbindelse med udførelsen af projektet vil der være en risiko for beskadigelse af eksisterende træer. Beskyttelse af træer bør håndteres ifm. udbudsprojektet og med tilsyn i anlægsfasen, for at følge op på afspærringer og arbejder omkring stamme og i rodzoner.

9. Myndigheder og høringsparter

- Movia ift. flytning af stoppested
- Vejmyndighed ifm. godkendelse af ændringer på vejareal
- Planmyndighed ifm. lukning af Sturlasgade mod Islands Brygge ved Zeppelinerhallen og dispensationsansøgning ifm. nedlæggelse af parkeringspladser
- Miljømyndigheder ift. forurenet jord og §8-anøgning

10. Proces og borgerinddragelser

Det foreslås, at der i den fremadrettede proces, planlægges en række koordineringsmøder med Lokaludvalgets arbejdsgruppe, til sikring af deres kontinuerlige inddragelse og forventningsafstemning. Det kan f.eks. være møder, der inddrager udvalget/arbejdsgruppen ved opstart af hver af de kommende projektfaser med introduktion til rådgiverhold, sikring af vidensdeling og forventningsafstemning af projektfasens forløb.

11. Tidsplan

Fase/aktivitet	Varighed
Udarbejdelse af foranalyse	8 mdr. (afsluttet)
Budgetproces ifm. budget 2027	
Udbud af rådgiverydelse	3 mdr.
Dispositionsforslag	7 mdr.
Politisk behandling	3 mdr.
Myndighedsprojekt og behandling*	3 mdr.
Udbudsprojekt	7 mdr.
Udbud	3 mdr.
Udførelse	10 mdr.
Ibrugstagning	1 mdr.
Aflevering	Afleveres første vækstsæson efter ibrugstagning

* Hvis der bevilges midler til scenarie B, skal der lægges i mellem 41- 64 uger til tidsplanen jf. kk.dk, da der skal udarbejdes og vedtages tillæg til lokalplanen, grundet lukning af vej ved Zeppelinerhallen.

12. Økonomi

Overslag for scenarierne A & B

Det samlede anlægsoverslag anslås til:

Scenarie A, ca. 35.500.000 mio. kr.

Scenarie B, ca. 33.500.000 mio. kr.

Alle priser i de følgende afsnit er ekskl. moms.

Overslaget fordeles på følgende hovedposter:

Arbejde	Scenarie A	Scenarie B
Arbejdsplads og trafikregulering mm.	4.796.000	4.566.000
Rydning og jordarbejder	2.957.000	2.574.000
Afvanding	705.000	705.000
Grusbærelag	94.000	94.000
Asfalt	3.606.000	3.085.000
Brolægning	6.879.000	4.524.000
Kørebaneafmærkning	350.000	350.000
Beplantning	2.681.000	2.807.000
Aktivitet og ophold	108.000	2.091.000
Belysning	1.100.000	1.100.000
Udgifter til busomlægninger	500.000	500.000
Entreprisesum	30.900.000	29.100.000
Uforudseelige udgifter / tillægsarbejder (~30 %)	7.130.000	6.720.000
Rådgivning	4.640.000	4.370.000
I alt, ekskl. moms	35.500.000	33.500.000

13. Bilag

1. Forudsætningsnotat
2. Parkeringsnotat
3. Egenartsanalyse
4. Tegninger:

- 4.1 Eksisterende forhold
- 4.2 Ledningsplan
- 4.3 Situationsplan scenarie A
- 4.4 Situationsplan scenarie B
- 4.5 Busomlægninger - kørekurve kryds
Halfsdangsgade / Artillerivej
- 4.6 Busomlægninger - nye stoppesteder på
Artillerivej



Parkering	
252	Antal parkeringspladser (offentlige)
82	Antal cykelparkering (offentlige)
Note: Nye ind- og udkørsler etableres jf. standardoverskrifter for Københavns Kommune med ganglinjer på tværs	
Signaturforklaring	
	Enterprisegrænse
	Fokusområder
	Københavnertov
	Mulighed for etablering af sti
	Eksisterende brosten
	Mulighed for genanvendelse af eksisterende brosten
	Eksisterende grønt areal (privat)
	Eksisterende grønt areal (offentlig)
	Potentiale for nyt grønt område (offentlig)
	Eksisterende træer (estimeret krone str.)
	Nye træer

R	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

Njalsgade 17B
Pakhus 2, 3.sal
DK-2300 København
T: +45 3391 1316
E: landskab@sls.dk

Sortemosevej 19
DK-3450 Allerød
+45 46104200
niras@niras.com

NIRAS

Kigkurren foranalyse
Situationsplan Version A
FORELØBIGT TRYK

Kigkurren
Københavns Kommune

Projektnr.: 100429	Fasebetegnelse: Foranalyse	Dato: 05.02.2026
Projekteret / tegnet: JVH	Kontrolleret: TFR	Godkendt: JLB
Målforhold: 1:500	Projektleder i Københavns Kommune: Søren Bøtcher-Rasmussen	
Tegningsformat: 84,1 X 118,9 cm	Tegningsnr.: 100429-L-01-12-1	



R

Dato

Tegn.

Godk.

Revisiønsnotat

1

2

3

4

5

6

7

<

Kigkurren - Helhedsplan for Grøn omdannelse

Opsamling på borgermøde d. 10.11.2025

Københavns Kommune

Dato: 19. november 2025

I forbindelse med projektet blev der afholdt borgermøde d. 10.11.2025 i Islands Brygge Kulturhus, hvor udkast til løsningsscenarier blev præsenteret. Efter en præsentation var der drøftelser af scenarierne ud fra følgende temaer:

- Ophold og aktiviteter
- Bynatur
- Trafik og parkering

I det følgende opsamles de spørgsmål, synspunkter og emner, som blev drøftet inden for hvert tema.

1 Ophold og aktiviteter

Oplægget til deltagerne ved bordet var: alle forslag kan tænkes ind i tre skalaer af aktiviteter. 1. for hele København, 2. for Bryggen, 3. for naboerne. Det gav anledning til en generel afstandtagen fra de store og larmende aktiviteter på Bryggen. Og det blev gradvist tydeligt for deltagerne, at der var mulighed for at se sig selv og egne behov i de forskellige byrum.

- Sturlasgade scenarie A og B: Scenarie B fik langt størsteparten af de positive tilkendegivelser. Det affødte samtidig en diskussion om muligheden for udeservering, om udeservering generelt, og om døde facader. Der var en opmærksomhed om, at dette sted rammer Bryggen og derfor ikke kan blive superintimt.
- Kigkurren scenarie A og B: Samtalen om Kigkurren blev set i lyset af skalaerne og kontrasten til Sturlasgade. Der var en opmærksomhed på, at der her kan blive noget for beboerne, selvom det bliver et sted med en del gennemkørende trafik. Her blev det nævnt, at der kunne være en hyggelig vinbar. Trafiksituationen ud til Artilerivej blev generelt anset for problematisk i forhold til byliv.
- Snorresgade og andre byrum: Deltagerne var fokuserede på at bruge energien på at understøtte det helt nære. Hjørner til solbadning som kun de lokale kender til. Eller steder at opholde sig, som giver ro.
- Kort sagt peger kommentarerne på en gradient fra det større og offentlige aktiviteter på Sturlasgade mod mindre og lokale aktiviteter ved Kigkurren og helt personlige og lokale aktiviteter på Snorresgade.

2 Bynatur

Oplægget til deltagerne var at få deres stemme i, om og hvordan de ser bynatur som en kvalitet i gaderne og i deres hverdag.

- Der var bred opbakning til projektets kerneidé, om at bringe mere grønne arealer ind på de tre gader. Ingen udtrykte bekymring for, at etableringen af bynatur skulle inddrage parkeringspladser.
- Deltagerne lagde vægt på, at projektet bør sikre så store sammenhængende grønne arealer som muligt, og der var tilfredshed med scenarie B's løsning for Sturlasgade, som blev fremhævet som et godt eksempel.
- Der var et tydeligt ønske om, at bynaturen skal indeholde store træer og så mange træer som muligt, og at der skabes gode vækstbetingelser for dem. Samtidig blev det understreget, at eksisterende træer bør bevares.
- Flere deltagere bemærkede, at klimatilpasning ikke var tydeligt indarbejdet i projektet, men at det netop kunne blive en vigtig kvalitet for både gaderne og projektet som helhed.
- Græsarmering blev nævnt som en ønskelig løsning til belægning på parkeringspladser og som en måde at skabe grønnere overflader.
- Der var desuden ønsker til projektets æstetiske kvaliteter – blandt andet at bynaturen skal være sanselig, indbydende året rundt og gerne indeholde duftende beplantning.

3 Trafik og Parkering

Diskussionen ved bordet tog afsæt i følgende:

hvordan man oplever trafik- og parkeringssituationen i dag, hvordan scenarie A og B vil få betydning i hverdagen, og eventuelt hvilke udfordringer det vil give.

Der var en del opklarende spørgsmål, da hovedfokus i præsentationen var på begrønningen af området.

Spørgsmål til, om der ligger data til grund for de løsninger, der foreslås. Det blev drøftet en del, og folk var ret betryggede i at vi kunne fremvise opdaterede opgørelser af parkeringsbelæggningerne – som også bekræftede de flestes opfattelse af situationen.

- Det er væsentligt, at der fortsat er busstoppested ved Kigkurren bl.a. ift. Ældresagen, men også i almindelighed.
- Der var mange synspunkter ift. nedlæggelse af parkering, både for og imod, men ikke noget der entydigt pegede på enten scenarie A eller B. Det er vigtigt, at der ikke kun tænkes i parkering til alm. biler, men også ift. HC, cykler og ladcykler.
- Der var flere, som var bekymrede for, hvordan projektet passer med de overordnede planer for Amager ift. trafik, bl.a. ensretning af Islands Brygge, særligt hvis Sturlasgade lukkes helt. Det skal helst ikke lede til øget kørsel rundt i kvarteret.
- Endelig blev det af flere peget på muligheden for dobbeltudnyttelse af de store private p-arealer i området. De private p-arealer lægger øde hen uden for dagtimerne.

4 Konkrete noter fra skitser og post-its

4.1 Ophold og Aktiviteter

- Belysning mørk
- Ting til unge
- Grønt marked
- Indgang til fælled
- Bike repair station
- Der mangler en analyse af behov der tager højde for naboområderne (havnepark, grøn kile, amager fælled)
- Døde facader
- Narko?
- Store træer
- Sollommer udenfor havnepark
- Universel design
- Super god løsning. Udvidelse af det grønne, så det er muligt at opholde sig om sommeren uden festen der er i havneparken om sommeren
- Det grønne op ad fortovet giver anledning og plads til cafeer og ophold og mere byliv i gader der ikke bliver brugt lige nu
- Husk grønne og mere private lommer hvor man kan trække sig tilbage og finde ro
- Uro?
- Torvehallen , grød?
- Kayak / hus club
- Ugentligt marked m. Grøntsager, ost, osv
- Spændende belysning
- Universelt design
- Have
- Scenarier skal kunne kombineres
- Better lighting – mindful for safety and windlife
- Community leftover fridge
- Tiny forrest project (can be the size of a tennis court)
- Flere træer m. Bænke + parkourområde
- 3 mindst scenarier
- Borde og bænke overalt
- Gennemgange
- Der mangler analyse af antal fodgængere . taler vi ind til et behov, der ikke findes?
- Til hele københavn – måske lidt færre end nu
- Kigkurren og y'et: Ro, fordybelse, snak, vs. Havneområdet: bevægelse, sport
- Kopier langelands plads på frederiksberg, (vandelementet)
- Greenhouse
- Mere bysport
- Toiletter til buschauffører + bude
- Bibliotek med græs på taget
- Permanente pavilloner med servering – fiskebil
- Tennisbaner
- For hele københavn (børnefamilier)
- Saunaer
- Ting til 16+

- Kigkurren + y'et = Der er for lidt focus på at det kan blive en Have.
- Trafiklys
- Sørg for at det er grønt der stimulerer ens sanser, bænke til at sidde på. Vandposter til at hente vand til sin flaske. Husk universelt design. Huske tilgængeligheden.
- Mindre brosten og chaussesten, de kan ikke bruges som ledelinjer, husk ikke at nedlægge handicapsparke-ringsplads, brug slotsgrus til stierne som belægning
- Bysport
- Torvhal – Kigkurren
- Exchange stations, (tools, books, clutches)

4.2 Bynatur

- Store træer
- By natur som ser godt ud om vinteren
- Ingen p om natten
- Gode betingelser
- Hvad med miljøparkering + den grønne by natur
- Højdeforskelle fx som ved mozarts plads
- Hundefri områder
- Plante træer som ikke bliver for høje
- Bekymring for hvor stort behovet for en korridor reelt er?
- Dialog med hans tausens kirke
- Bynatur for de lokale – lav beplantning
- Alle biler under jorden
- Lokalt bynatur
- Ikke brosten – væk med dem
- Sansende bynatur
- Bynatur på skråparkering på den nordlige del af Sturlasgade mens man fortsat har gennemkørsel af trafik som 'et scenarie c'
- Hvad med skybrud?
- Græsarmering på plads
- Rodvenlig befæstelse
- Sikre robust beplantning og realistisk drift
- Kirkens have?
- Sikre så store arealer
- Bevar eks. Træer
- Så mange træer som muligt
- Har for høje pristræer
- Sturlasgade
- Hundelufter
- Smalle fortov – mindre parkering – mere cykelplads
- Gehl architectss forslag er mere vidtgående og appellerende bla pga vand rende
- Brosten er svære at cykle på
- Ophold: borde, bænke, picninc i det grønne, steder at være, vinbar
- Lav kigkurren til skt. Hans torv
- Flere scenarier – uafhængig
- Gør kigkurren til gråbrøde torv
- Nedlægge brosten – håbløst at cykle på

- Duftende haver – insektvenlige planter
- Permeable overflade
- Grøn parkering (fliser med huller hvor grønt kan vokse, altså ikke asfalt) obs de mener græsarmering?

4.3 Trafik og Parkering

- Hvor er vendeplads for busserne, og hvor ligger stoppestederne (fremgik ikke tydeligt af de præsenterede skitser).
- Stoppested ifm. afstand til Ældresagen er vigtigt.
- Mange synspunkter om omfanget af nedlæggelse af parkering både for og imod omfanget.
- Forslag om underjordisk P-hus på Kigkurren – og imod.
- Bekymringer om meget trafik i kvarteret bl.a. i myldretiden, hvis Sturlasgade lukkes mod Islands Brygge. Hænger desuden sammen med Trafikplan Amager Øst, hvor Islands Brygge ssv. Ensrettes.
- Ønsker om, at stien ved institutionerne etableres iht. Lokalplan.
- Spørgsmål til om der ligger trafikdata til grund for de løsninger der foreslås. Det blev drøftet en del, og folk var ret betryggende i at vi kunne fremvise opdaterede opgørelser af parkeringsbelæggningerne – som også bekræftede de flestes opfattelse af situationen.
- Ønske om at designet af stien, så det passer til krydsningen.
- Ønsker Parkering til ladcykler, generelt mere fokus på cykler.
- Mindre fortove – ønskes større cykelstier til alle cykelparkeringer.
- Forslag om, at der i Sc. A kan lægges en stribe kantstensparkering uden på det grønne bælte, mod kørebanelen. På den måde kan opretholdes flere p-pladser.
- Dobbeltudnyttelse af den store private parkeringsplads (+185 p-pl). Den står gabende tom i aften-/nat-timerne.
- Obs på HC-pladser – de skal bevares.
- Obs på at brosten er helt utrolig ringe for kørestolsbrugere (der skal benytte kørebanelen, da de kører for hurtigt til at være på fortovet).
- I en by er det ikke en menneskeret at parkere op ad sin lejlighed. Biler skal væk fra Bryggen!
- Ikke flere parkeringspladser
- Please no underground parkings – Too much CO2
- Vi ønsker at beholde p-pladser
- Design path to match crossing
- Parkering til ladecykler – på gadeplan
- I kan med fordel fjerne flere p-pladser. Der er god kapacitet bl.a. i de halvtomme p-elevator-kældre ved legepladsen.
- Sturlasgade: plant træer mellem fortov og p-pladserne på nordsiden
- Smalle fortove, store cykelstier
- Få love til at bruge pladsen til parking
- Plan B er dårlig
- Plan B = se snit, Vejen er bred – så behold skråparkering og længdeparkering
- Obs på nedlæggelse af køreadgang på Sturlasgade, hvis det blot medføre præs på indgangen ved Snorresgade
- Lej 184 p-pladser bag TMU ved Sturlasgade