

OPLÆG TIL DIALOG OM BYRUMSFORBEDRINGER



AMAGERBRO



**BEDRE PARKERING
- BEDRE BYLIV**

INDHOLD

Nye og bedre byrum på Amagerbro	3
Byrum og biler i de indre brokvarterer.	5
Den centrale plads	6
Forbindelser	7
Promenader og gågader	8
Strøggader	9
Dialogen om byrum	11
Amagerbro – eksempler på nye byrum.	15
Amagerbrogade – sidegader	16
Amagerbro Torv og sidegader.	18
Reberbanegade mellem Brysselgade og Frankrigsgade.	20
Svinget og Under Elmene	22

Nye og bedre byrum på Amagerbro

Vil du være med til at bestemme, hvor de skal være, og hvad de skal bruges til?

Københavns Kommune inviterer til dialog om, hvor vi på Amagerbro kan fjerne 225 parkeringspladser og dermed skabe mulighed for at udvikle bedre byrum.

Baggrunden er, at vi i de kommende år etablerer ca. 800 nye parkeringspladser på Amagerbro, der fortrinsvis bliver placeret i underjordiske, fuldautomatiske anlæg. Samtidig fjerner vi 225 parkeringspladser fra Amagerbros gader for at forbedre de offentlige rum. Det er en del af den parkeringsstrategi for de indre brokvarterer, Borgerrepræsentationen har vedtaget.

Med udgangspunkt i "Handlingsplan for Københavns Byrum" er der således lagt op til en spændende udvikling af Amagerbro, hvor gadeparkeringsarealer kan omdannes til rekreative formål og til nye spændende, smukke og oplevelsesrige byrum.

For at sætte dialogen i gang har Vej & Park udarbejdet dette materiale. Det lægger op til debat om, hvad vi skal bruge de arealer til, der bliver til rådighed, når vi nedlægger parkeringspladser.

I materialet findes eksempler, der viser sammenhængen mellem antallet af nedlagte parkeringspladser og forskellige typer af nye byrum. Det kan være små pladser, store pladser, strøggader, forbindelser eller promenader.

Vores mål er, at materialet kan inspirere til en god dialog, som mange vil deltage i.

Venlig hilsen
Vej & Park

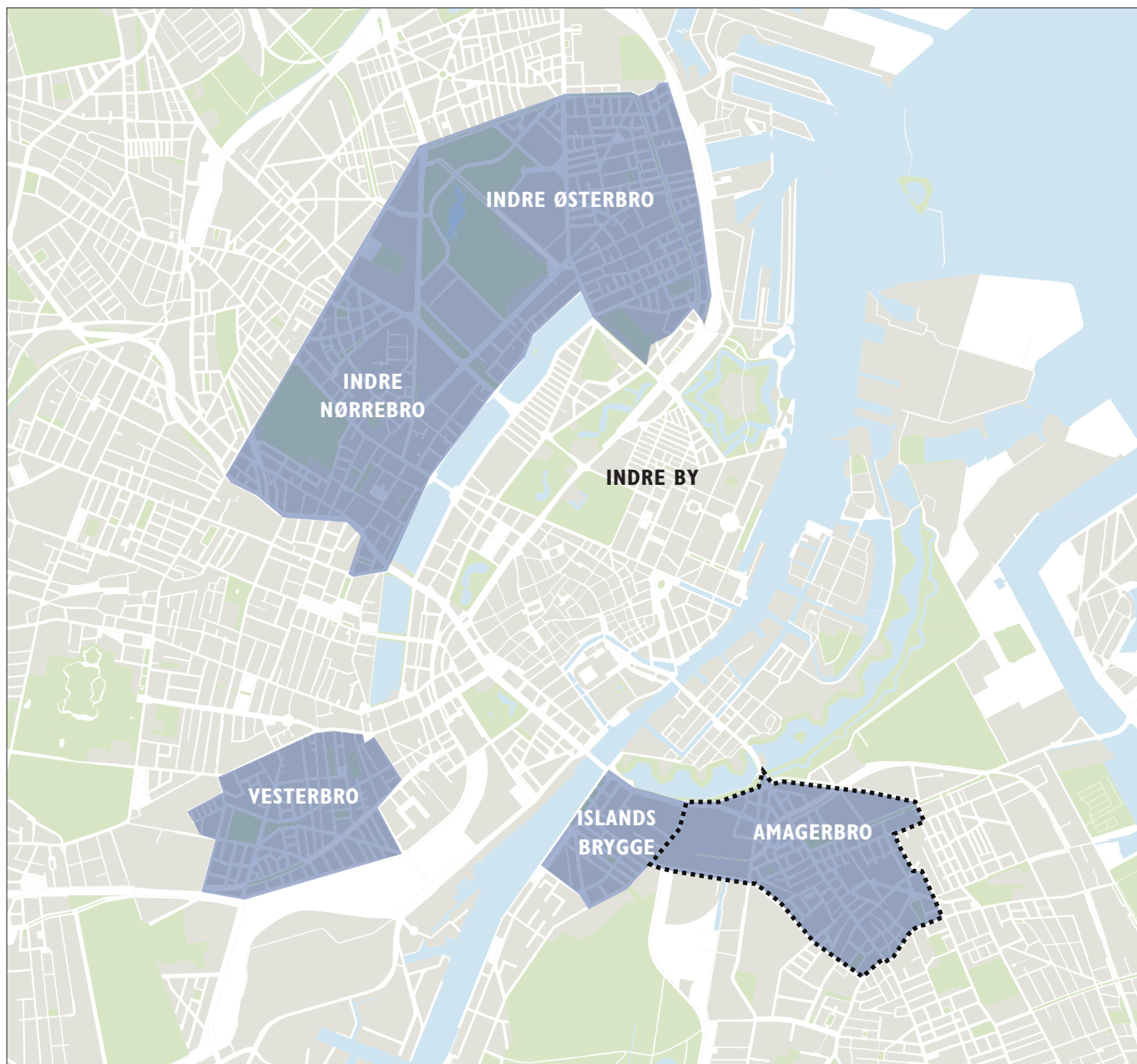
Vil du være med til at bestemme, hvor de nye byrum skal være, og hvad de skal bruges til?

Dialog i perioden 1. november til 15. december 2006.

Borgermøde på Amagerbro
21. november 2006 kl. 19.00-22.00
Kvartershuset, Jemtelandsgade 3

Du kan også deltage i debatten på:
www.kk.dk/parkeringsprojektet





De nye parkeringszoner i de indre brokvarterer.

I den blå zone skal der de næste år bygges automatiske underjordiske parkeringsanlæg med plads til 4.000 biler. Samtidig skal der nedlægges 1.000 parkeringspladser på gadeplan. Denne nye parkeringsstrategi omfatter også Amagerbro.

Byrum og biler i de indre brokvarterer

Beboerne i de indre brokvarterer har fået flere biler, og det er blevet sværere og sværere at finde en parkeringsplads, når man kommer hjem ved aftenstid.

Det betyder, at bilerne kører rundt i kvarteret i søgning efter et sted at holde og dermed skaber unødigt trafik i området. De vanskelige parkeringsforhold frister til ulovlig parkering på hjørner og i 2. række.

Derfor har politikerne i Københavns Kommune besluttet at bygge 4.000 underjordiske parkeringspladser i de tæt befolkede indre brokvarterer. På modsatte side kan du se, hvor den nye parkeringsstrategi skal sættes i værk.

Samtidig er det besluttet at nedlægge 1.000 parkeringspladser på overfladen og skabe mulighed for bedre og smukkere byrum.

Byrum er ikke bare pladser og torve, men også strøggader, forbindelser og promenader. Alle er de vigtige rammer om vores daglige færden.

På de næste sider kan du se eksempler på, hvordan de forskellige typer af byrum kan omdannes, når det bliver muligt at fjerne nogle af de parkerede biler fra overfladen og anbringe dem i underjordiske parkeringsanlæg.

Eksemplerne illustrerer de fire byrumstyper, der arbejdes med i "Handlingsplan for Københavns Byrum": pladser, forbindelser, promenader/gågader samt strøggader.



Den stigende biltrafik i København dæmpes ved udvidelse af betalingstrafikken.

Den centrale plads

Mange af bydelens eksisterende, større pladser kan styrkes og udvides med henblik på at skabe nye smukke og mere oplevelsesrige byrum. Byrum, der i højere grad øger borgernes muligheder for en varieret rekreation i hverdagen.

Omkring de eksisterende pladsarealer vil en nedlæggelse af parkeringspladser og regulering af lokale gadestrækninger ofte være en forudsætning for at kunne skabe de nødvendige arealmæssige rammer for anlæggelse af en velfungerende plads. Herefter vil etablering af sammenhængende og niveaufri belægninger kunne binde byrummet sammen og skabe en rolig flade for det kommende forskelligartede byliv.

Eksempler på pladsmæssige forbedringer kan være:

- etablering af solorienterede bænke- og opholdsarealer
- aktivitetsområder for børn og unge til leg og hverdagsliv
- skyggefulde og lægivende træplantninger
- muligheder for indretning af udstillings- og caféområder
- markedsplads.

Eksempel:
Tove Ditlevsens Plads, Vesterbro.

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



Forbindelser

Med en forbedret infrastruktur for fodgængere og cyklister styrkes mulighederne for en hurtigere og mere sikker færdsel på tværs og langs af byen.

Etablering af bedre forbindelser i bydelen for de svage trafikanter bliver muligt med nedlæggelse af offentlige parkeringspladser i de aktuelle byrum. Herved frigives arealer til en udvidelse af eksisterende fortovsarealer, så der bliver bedre plads for fodgængere. En anden mulighed er at skabe bedre og mere sikre forhold for cyklister.

Fortovsudvidelserne muliggør samtidig eksempelvis:

- indretning af mindre opholdsarealer
- styrkelse af byrummets grønne karakter
- placering af cykelstativer
- sikre krydsningsmuligheder ved tværveje
- forbedret belysning og skiltning
- sikker skolevej.

Eksempel Skt. Hans Gade, Nørrebro

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



Promenader og gågader

En styrkelse af promenader og gågader vil forbedre fodgængerlivet ved at skabe attraktive og trygge forbindelser i bydelens centrale områder og langs havnen og vandet. Det er imidlertid vigtigt, at der for gågadernes vedkommende skabes de nødvendige muligheder for at forretningslivet fortsat kan fungere og medvirke til at skabe stemning og oplevelser i byrummene. Således er det vigtigt, at der fortsat sikres mulighed for vareleverancer til butikkerne, men at al bilkørsel sker på fodgængernes præmisser:

Eksempler, der kan styrke promenader og gågader:

- belægningsløsninger
- punktvisse opholdsarealer og mindre aktivitetsområder
- træplantninger
- bedre cykelparkering
- kunstneriske og belysningsmæssige tiltag, der kan støtte oplevelsen af identitet og helhed.

Eksempel:
Promenade ved Søerne, Nørrebro.

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



Strøggader

De lokale handlegader udgør "hertet" i de lokale byområder.

Handlegader og strøggader fungerer ikke alene som indkøbscentre, men også som lokale mødesteder, hvor caféliv og de daglige indkøbsture har en væsentlig social betydning. For at forbedre tilgængeligheden for fodgængere er det nødvendigt, at der sker en udvidelse af fortovsarealerne. Derved bliver der lettere passage forbi butikkernes udstillingsarrangementer og caféernes serveringsarealer.

Eksempler på forbedringer af bydelens handlegader:

- bredere fortove der tillader vareudstillinger
- serveringsarealer
- flere cykelstativer
- alternative belægningsløsninger
- flere siddepladser
- træplantninger på strategiske steder
- forbedret belysning
- forenkling af skiltning og øvrigt byudstyr.

Eksempel:

Strøgade på Ndr. Frihavsgade, Østerbro.

Eksemplet viser et før og efter billede af byrummet.



3 måder at tænke byrum på

Skematisk kort over Amagerbro, der overordnet viser de tre forskellige strategier og muligheder for at forbedre byrummet.



PLADS



STRØGGADE



FORBINDELSE



PROMENADE

1. Skal vi især styrke pladsen ved Amager Centret og Metroen ved at inddrage de tilstødende gader og dermed knytte pladsen stærkere til Amagerbrogade og Holmbladsgade?

2. Skal vi især styrke Svinget som forbindelse, så beboerne får en oplevelsesrig grøn forbindelse til såvel City som Amager Strand?

3. Skal vi især skabe små lokale oaser og mødesteder spredt ud over hele bydelen?

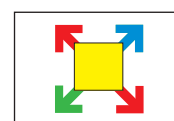
Dialogen om byrum

Hvordan kan vi bedst diskutere og prioritere, hvor i bydelen der skal nedlægges parkeringspladser, og hvor der samtidig kan udvikles nye byrum?

Her præsenterer vi tre forskellige måder at tænke byrum på, man kunne også kalde det strategier. Strategierne er overordnede og skal ses som eksempler på forskellige muligheder for byrumsudvikling i kvarteret. Det er også muligt at blande elementer fra de forskellige strategier.

Styrkelse af pladsen

Når det bliver muligt at nedlægge parkeringspladser på gadeareal, kan man vælge at nedlægge de parkeringspladser, der ligger i tilknytning til en allerede eksisterende stærk plads i bydelen. Den måske traditionelle plads med caféliv kan suppleres med plads til leg og bevægelse eller en markedsplads med forskellige boder.



Den øgede mulighed for oplevelse og udfoldelse kan være med til at øge bydelens sociale liv og skabe rammer for møde mellem forskellige kulturer og aldersklasser.

I styrkelse af pladsen indgår også, at der nedlægges parkeringspladser, så der skabes en mere synlig og forbedret tilgængelighed til pladsen fra de tilstødende strøggader, promenader og forbindelser.

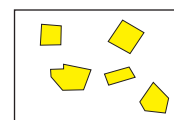
Bedre forbindelser

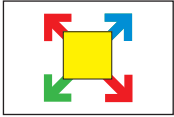
En anden mulighed er at satse på bedre forbindelser til og mellem bydelens herlighedsværdier. Ved at nedlægge parkeringspladser kan der skabes større sammenhængende forbindelser, så fodgængere og cyklister får mulighed for at bevæge sig trygt og nemt rundt i bydelen uden mødet med store trafikale forhindringer.



Nære mødesteder

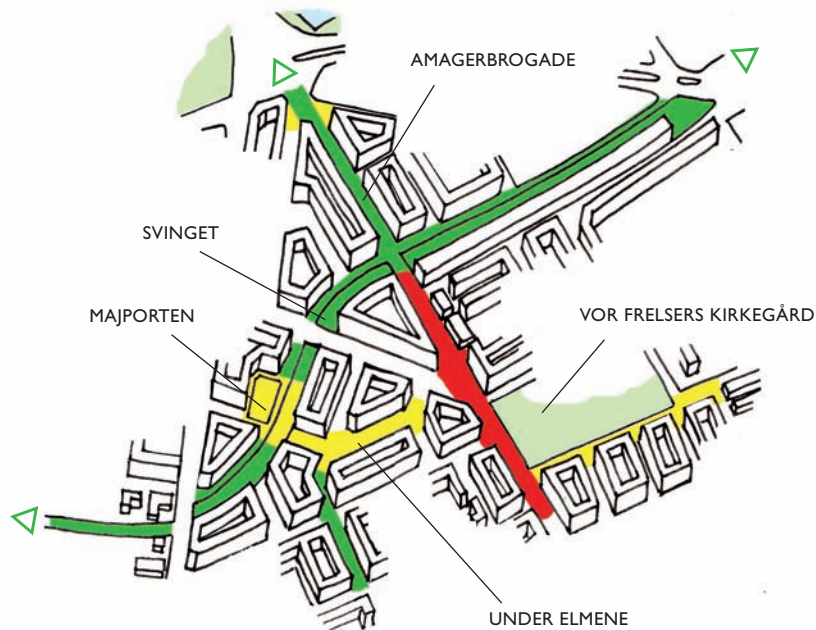
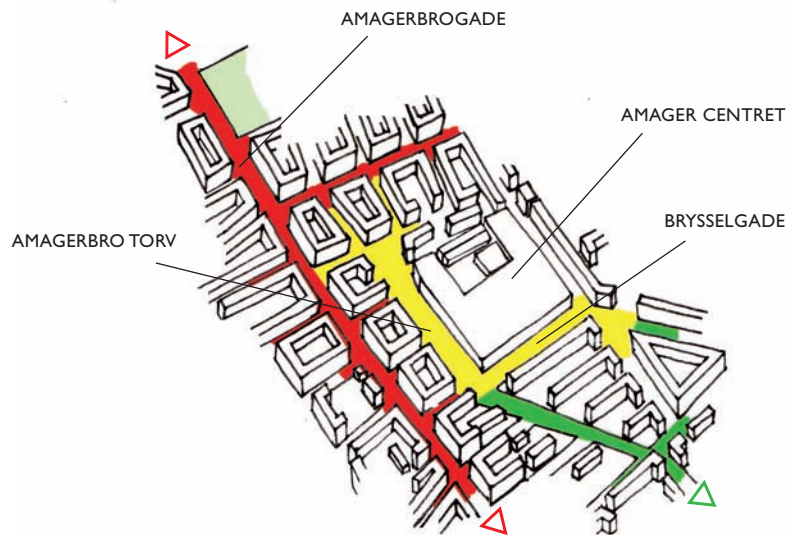
Små oaser, fordelt spredt i hele bydelen, er også en mulighed for at bruge nedlagte parkeringspladser til at skabe bedre byrum. Med nedlæggelse af måske bare 10-15 parkeringspladser vil tidligere gadeareal kunne indrettes til forskellige rekreative formål. Arealerne vil kunne fungere som spændende små bolignære mødesteder for de lokale beboere, et fristed med mulighed for socialt samvær, gode oplevelser og fysisk aktivitet.





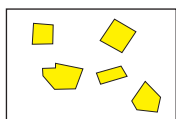
1. Den centrale plads

Amagerbro Torv kan udvides ved inddragelse af tilstødende gader omkring Amager Centret. Samtidig kan der skabes bedre forbindelser fra pladsen til de omgivende strøggader og forbindelser.



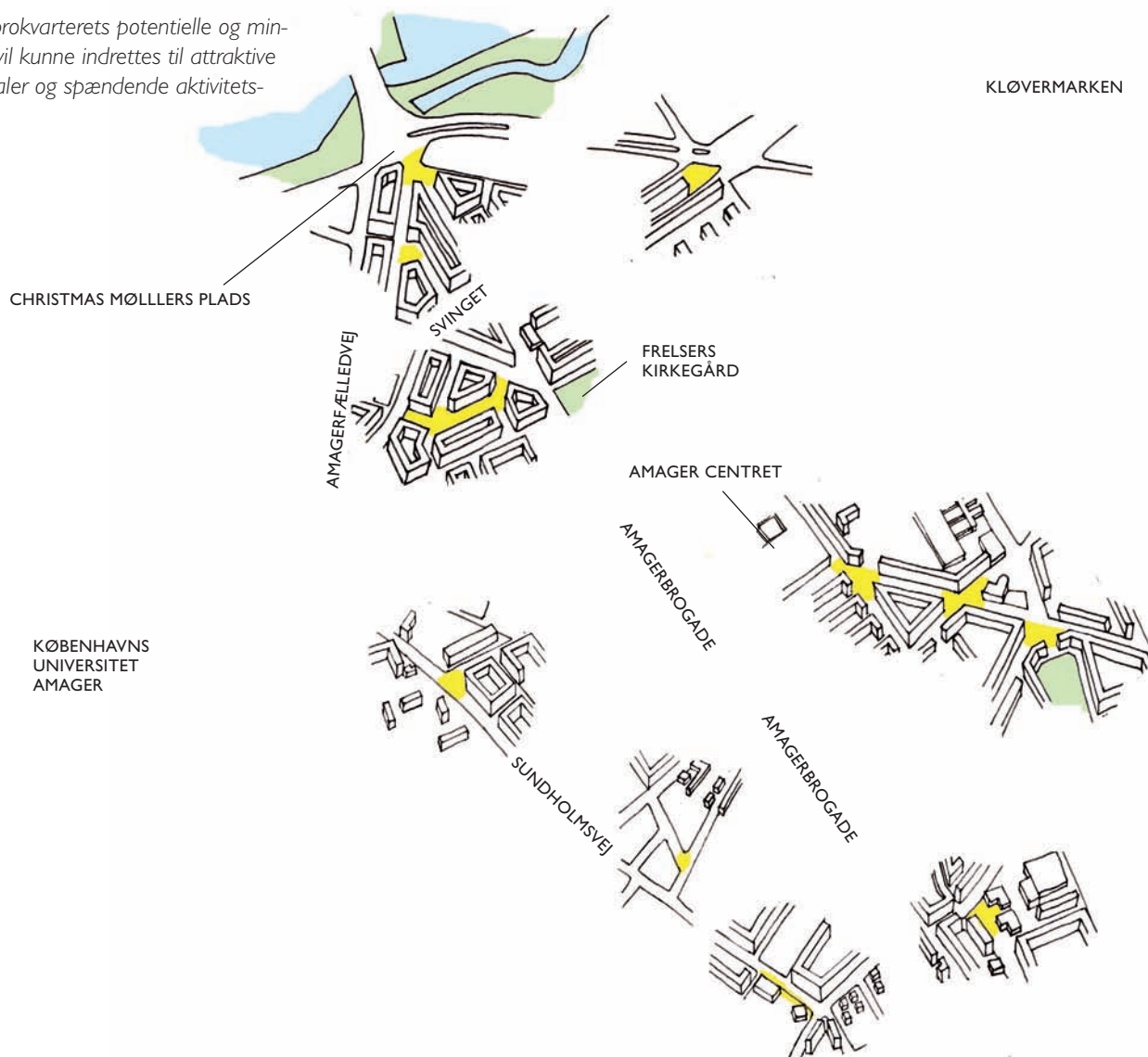
2. Forbindelser

Den eksisterende overordnede forbindelse "Svinget" kan styrkes med henblik på at skabe en hurtig, tryk og oplevelsesrig grøn forbindelse. Områdets borgere får således let adgang til City og Amager Strand.



3. De nære mødesteder

Mange af brokvarterets potentielle og mindre byrum vil kunne indrettes til attraktive opholdsarealer og spændende aktivitetspladser.

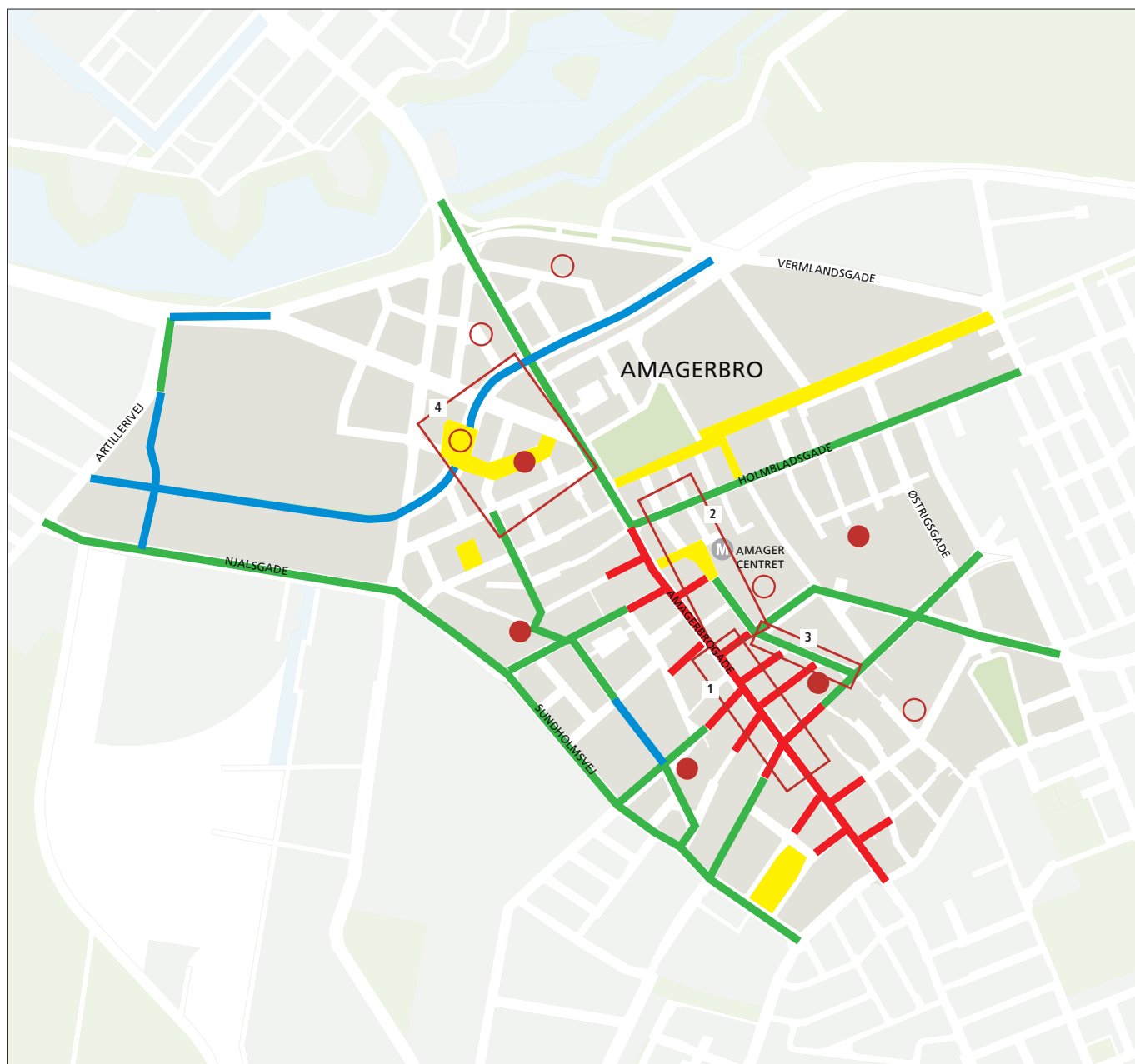


”Enten eller” – eller ”både og”

1. Skal vi især styrke pladsen ved Amager Centret og Metroen ved at inddrage de tilstødende gader og dermed knytte pladsen stærkere til Amagerbrogade og Holmbladsgade?
 2. Skal vi især styrke Svinget som forbindelse, så beboerne får en oplevelsesrig grøn forbindelse til såvel City som Amager Strand?
 3. Skal vi især skabe små lokale oaser og mødesteder spredt ud over hele bydelen?
- Eller skal vi vælge at nedlægge parkeringspladser, så de 3 måder at tænke byrum på blandes?

Pladser, strøggader, forbindelser og promenader på Amagerbro. Eksempler på byrumsforbedringer.

Bydelskortet viser eksempler på byrumsprojekter og placeringer af P-anlæg.




 PLADS

 STRØGGADE

 FORBINDELSE

 PROMENADE

 PARKERINGSANLÆG
FASE I, 2006-2009

 PARKERINGSANLÆG
ALTERNATIVE

 1-4
EKSEMPEL PÅ
BYRUMSFORBEDRINGER

1 AMAGERBROGADE - SIDEGADER

2 AMAGERBRO TORV OG SIDEGADER

3 REBERBANEGADE ML. BRYSSSELGADE
OG FRANKRIGSGADE

4 SVINGET OG UNDER ELMENE

Amagerbro

– eksempler på nye byrum

Området afgrænses af Amagerfælledvej, Amager Boulevard, Prags Boulevard, Frankrigsgade og Sundholmsvej.

Bydelen kiler sig ind mellem Christianshavns Voldgrav og Sundbyerne og blev for alvor bebygget i perioden omkring 1900. Det er en bydel, som i høj grad blev præget af industrikvarterer og store boligkareer.

Amager Centret, som blev indviet i 1975, er blevet bydelens aktive centrum sammen med Amagerbrogade, som er hovedstadens længste butiksstrøg. Metrostationen direkte ved Amager Centret har givet Amagerbro endnu en dynamisk kraft og har bragt det væsentligt tættere på centrum.

Kvartersløftet har tilført bydelen nye pladser og grønne arealer til leg og bevægelse. Der er dog fortsat behov for flere mødesteder og steder til udfoldelse og oplevelse.

Borgerrepræsentationens beslutning om at anlægge en række P-anlæg under jorden skaber mulighed for at tilføre bydelen flere lokale grønne områder og kan dertil give bedre mulighed for cykler og aktiv udfoldelse.

Det modstående kort angiver placeringen af en række eksempler. De efterfølgende eksempler viser en mulig udformning af byrum, som vil kunne realiseres i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser på gadeareal. For hvert eksempel vises, hvor mange parkeringspladser der skal nedlægges for at realisere eksemplerne.

I eksempelsamlingen er der i alt nedlagt færre parkeringspladser end parkeringsstrategiens 225 pladser giver mulighed for.



Det ny Prags Boulevard, Amagerbro.

Parkeringsstrategien medfører, at der kan nedlægges 225 parkeringspladser på gadeareal på Amagerbro.

Så meget "koster" byrumseksemplerne i antal P-pladser

FAKTA	
Amagerbrogade - sidegader	0 stk
Amagerbro Torv og sidegader	40 stk
Reberbanegade ml. Brysselgade og Frankrigsgade	6 stk
Svinget og Under Elmene	83 stk
I alt	129 stk

Amagerbrogade – sidegader



FAKTA

P-pladser	0 stk
P-pladser, nedlægges	0 stk
Rest. P-pladser på gade	0 stk

Eksisterende forhold

Amagerbrogade er Amagerbros hovednerve og mest driftige strøggade. Den relativt smalle gade med cykelstier, stærk trafik og mange busser muliggør kun få kantstensparkeringer. Derfor er beboere og kunder nødsaget til at parkere i sidegaderne. Amagerbrogades få opholdsarealer findes kun foran gadens få tilbagetrukne byggerier, og hvor få træer mildner byrummet.

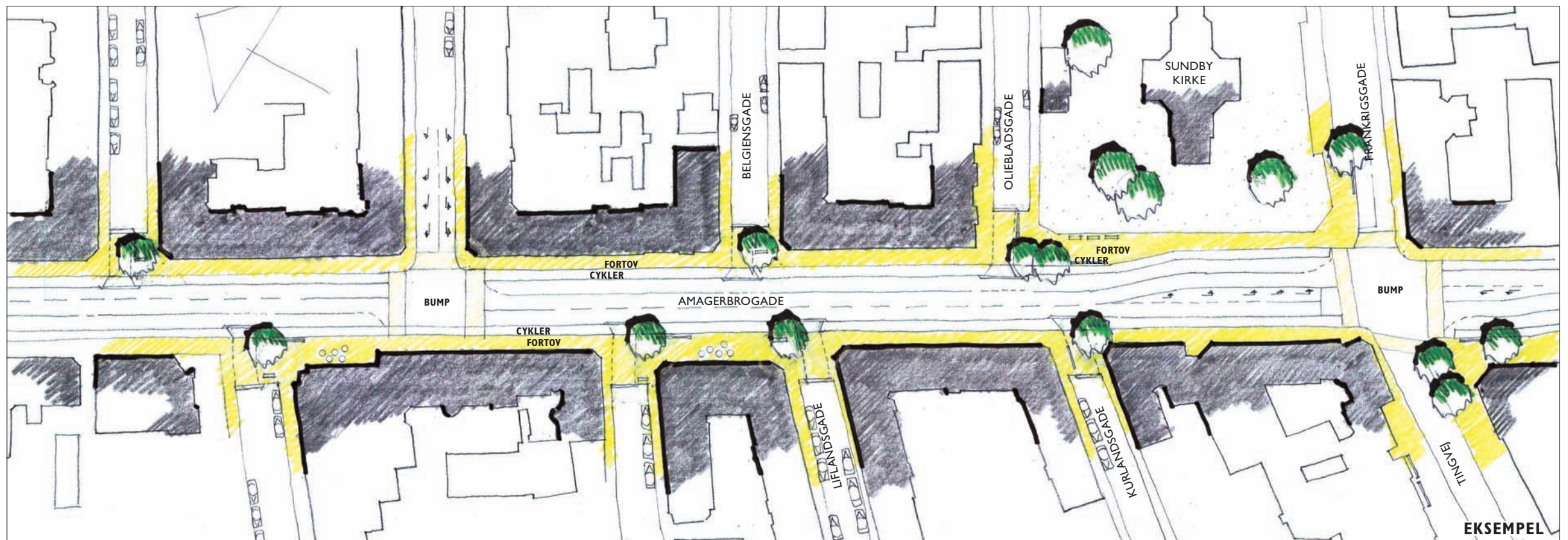
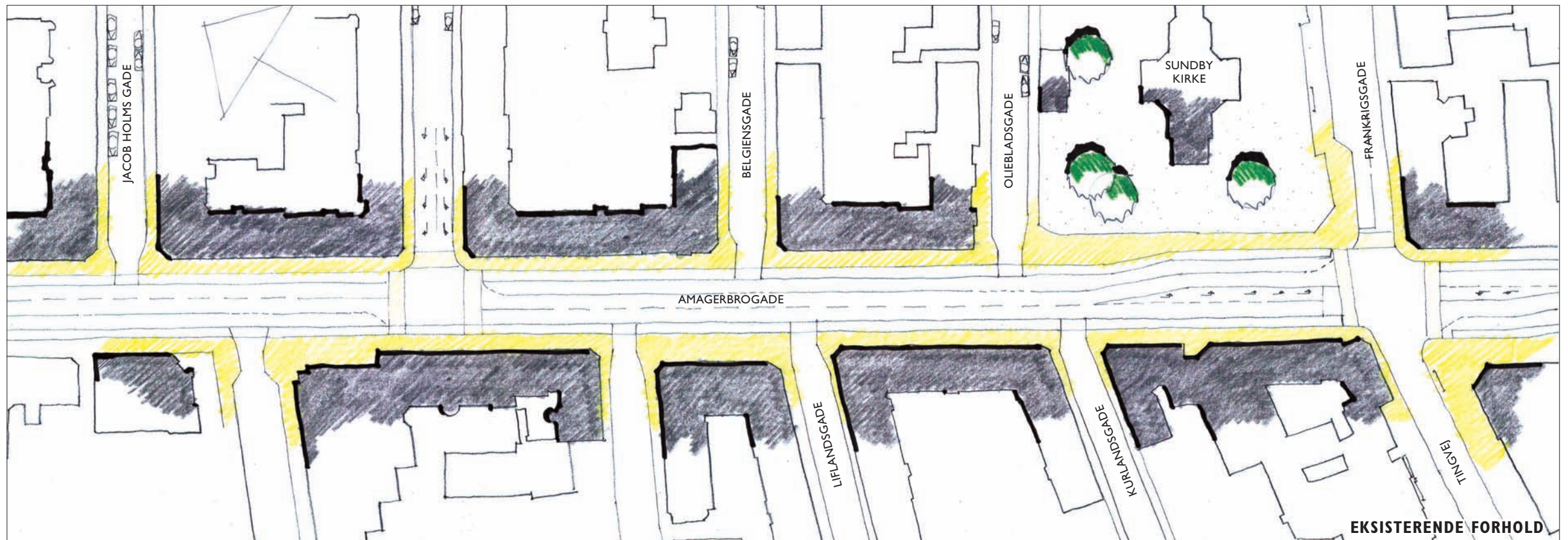
Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området kan begrænse parkeringsbehovet i Amagerbrogades sidegader.

Amagerbrogade og tilstødende sidegader styrkes ved en konsekvens indsats omkring sidegadernes udmunding i Amagerbrogade. Det foreslås i den forbindelse at lade Amagerbrogades fortove føre forbi sidegaderne og udvide fortovsarealerne et lille stykke ned ad de enkelte sidegader. På den måde øges fodgængerarealerne med mulighed for træplantning til forskønnelse af gaderummet og opsætning af bænke og cykelstativer til gavn for strøgfunktionen.

Til styrkelse af strøggadens miljø kan der etableres små støttepunkter i form af fortovsudvidelser omkring sidegadernes udmunding i Amagerbrogade, med mulighed for træplantning og bænkepladser.

Amagerbrogade – sidegader



Amagerbro Torv og sidegader



FAKTA

P-pladser	77 stk
P-pladser, nedlægges	40 stk
Rest. P-pladser på gade	37 stk

Eksisterende forhold

Metrostationen på Amagerbro Torv har omdannet en del af området til et mere fredeligt og fodgængervenligt sted. Der er dog stadig megen parkering og ingen oplagte pausesteder i sidegaderne.

På grund af Metrostationen er der opstået et større behov for cykelparkering end tidligere.

Foran centeret er i dag træer, som bevares.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området muliggør nedlæggelse af parkering i området således, at Nordlandsgade og Skånegade kan frigøres for parkering og indrettes som en udvidelse af metropladsen, der foreslås udstrakt videre ad Reberbanegade til Brysselgade. Man kan indarbejde et underjordisk parkeringsanlæg som vist på tegningen.

Hele pladsen kan udlægges som et hævet areal, der i princippet er bilfrit.

Der suppleres med en del stammede træer og skærme med slyngplanter, så hele området tilføres et grønt præg og mulighed for mindre opholdspladser. Der opstilles tilplantede cykelbure i nichen ved Blekingegade.

Blekingegade holdes fortsat lukket mod Amagerbrogade, idet den indgår som en del af den bilfri plads.

Langs Amager Centret fjernes al parkering, og de eksisterende træer suppleres.

Amagerbro Torv foreslås udvidet ved inddragelse af tilstødende gadearealer. Pladsfunktionen kan på den måde forskønnes og styrkes til gavn for fodgængerne, cyklisterne, forretningslivet og bymiljøet generelt.



Reberbanegade ml. Brysselgade og Frankrigsgade



FAKTA

P-pladser	32 stk
P-pladser, nedlægges	6 stk
Rest. P-pladser på gade	26 stk

Eksisterende forhold

Gadens skrå forløb stammer fra det oprindelige Sundbyøster Landevej, dels en reberbane langs denne landevej.

I dag ligger den som en forholdsvis anonym gade, hvor bebyggelsen ikke er så kompakt, og hvor enkelte store træer giver liv til gaden.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området vil muliggøre nedlæggelse af parkeringspladser, nedsætte cirkulationstrafikken og dermed skabe bedre mulighed for cyklister og fodgængere.

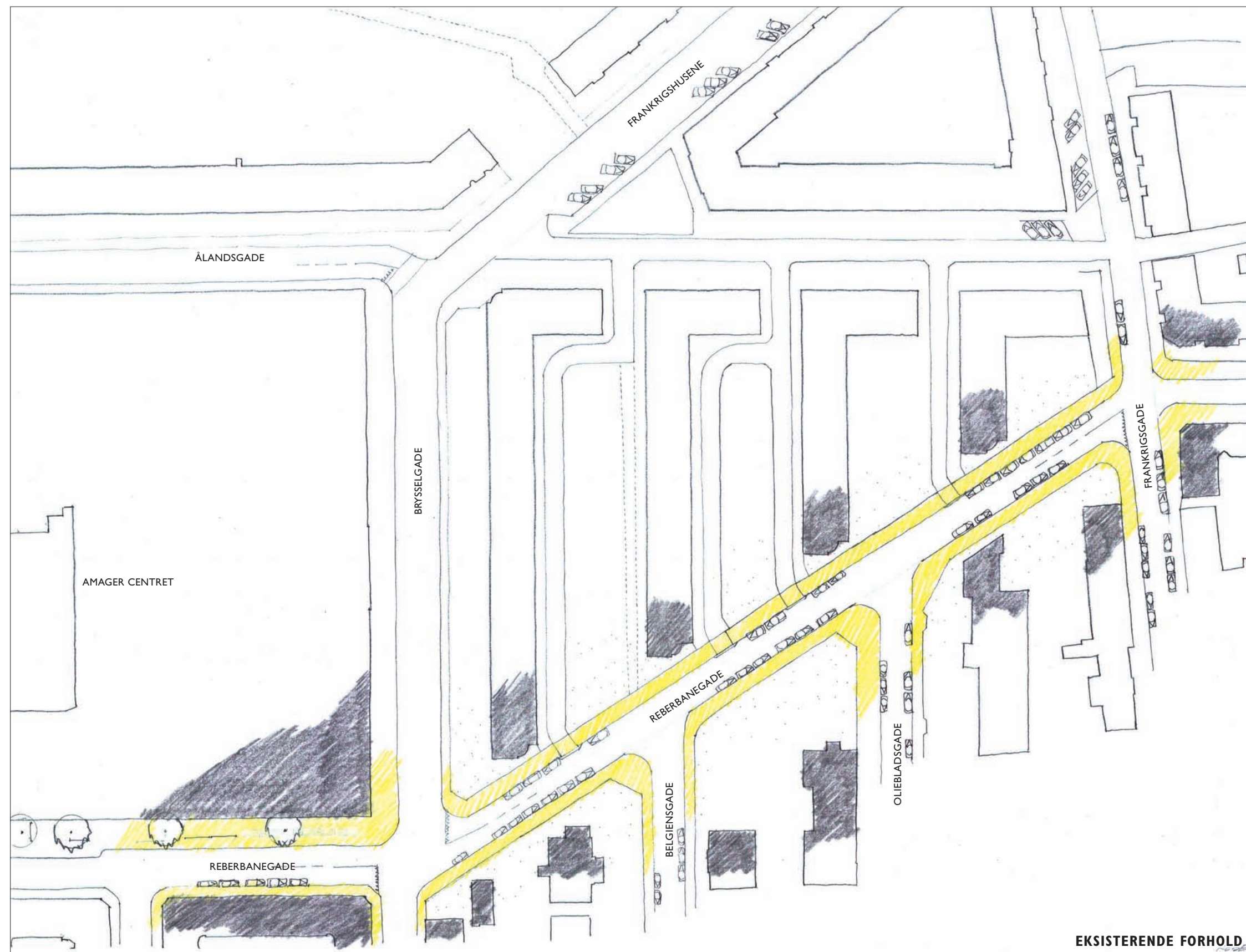
I krydset mellem Ålandsgade/ Frankrigshusene og Brysselgade udformes en lille plads, hvor der dog er mulighed for at biler kan sive over.

Reberbanegade gøres til en vej med langsom biltrafik, idet der ved alle sidegaderne mod Amagerbrogade foreslås en udvidelse af fortovsarealet og dermed en indsnævring af kørebanen.

Udvidelsen føres omkring hjørnet ved sidegaderne, så der opstår mindre arealer med pladskaraktter. På disse udvidelser plantes stammede træer, og der placeres enkelte bænke.

Forholdene for fodgængere og cyklister styrkes. Ved sidegaderne udvides fortovsarealerne ved indsnævring af kørebanen med mulighed for træplantning og bænkepladser.

Reberbanegade ml. Brysselgade og Frankrigsgade



Svinget og Under Elmene



FAKTA

P-pladser	204 stk
P-pladser, nedlægges	83 stk
Rest. P-pladser på gade	121 stk

Eksisterende forhold

Det gamle jernbanetracé slynger sig gennem et kvarter med varierede ældre karrébebyggelser hvoraf flere har små hyggelige forhaver.

Det store åbne grønne areal er et fint tilskud til bydelen med mulighed for en rekreativ udvikling, der kan tilgodese beboernes mulighed for ophold, leg og bevægelse. Endvidere vil der være mulighed for at styrke forholdene for de bløde trafikanter.

Eksempel

Etablering af underjordiske parkeringsanlæg i området muliggør nedlæggelse af en væsentlig del af områdets parkeringspladser. Man kan indarbejde parkeringsanlæg som vist på tegningen.

Ved krydset Svinget/Majporten kan anlægges en stor befæstet plads med en spredt træbeplantning. Pladsen skyder sig helt frem og på tværs af Svinget med mulighed for sivetrafik over pladsen. På pladsens midte kan udformes et stort ellipseformet og forsænket anlæg til brug for boldspil og anden fysisk udfoldelse.

Under Elmene fastholdes med sin grønne midte og ensrettede biltrafik og kantstensparkering. Afslutningen mod Amager Boulevard udformes også som et grønt område med spredte træer.

Det brede krumme jernbanetracé Svinget kan udvikles til en smuk oplevelsesrig grøn forbindelse ved udvidelse af midterarealet på bekostning af de tilstødende parkeringspladser. De eksisterende lokalgader bevares incl. kantstensparkeringen.

Det brede krumme jernbanetracé Svinget kan udvikles til en spændende grøn forbindelse med sikre og smukke forhold for fodgængere og cyklister og med mulighed for ophold og leg. Forbindelsen har allerede i dag stor betydning som lokalt mødested.



Oplæg til dialog om byrumsforbedringer, Amagerbro

Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej & Park, Parkeringssekretariatet
Njalsgade 13
2300 København S
Tlf.: 3366 3400
Email: vejpark@tmf.kk.dk
www.kk.dk/parkeringsprojektet

© Københavns Kommune, oktober 2006

Tekst: Niels Mansa, Lone Van Deurs, Byrumskontoret, Bobek Design
Grafisk design: Bobek Design
Illustrationer: MAPT, Bobek Design
Foto: Niels Mansa, Lone van Deurs, MAPT
Tegninger: Niels Mansa, Byrumskontoret



KØBENHAVNS KOMMUNE



Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej & Park, Parkeringssekretariatet
Njalsgade 13
2300 København S
Tlf.: 3366 3400
Email: vejpark@tmf.kk.dk
www.kk.dk/parkeringsprojektet