

## DIALOG OM NYE BYRUM I BROKVARTERERNE



## BORGERNES FORSLAG



**BEDRE PARKERING  
- BEDRE BYLIV**



# Forord



## En metropol for mennesker

P-strategien giver en enestående mulighed for at udvikle bylivet i de københavnske brokvarterer. For at give plads til udfoldelse i nye byrum, hvor der før var biler, nedlægges 1000 P-pladser samtidig med at der bygges 4000 underjordiske P-pladser på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro, Islands Brygge og Amagerbro.

En af visionerne i "Handlingsplan for Københavns byrum" er at København skal være en attraktiv boligby, der giver høj livskvalitet og gode muligheder for oplevelse og udfoldelse. De nye byrum skal derfor udformes med udgangspunkt i beboeres behov. Borgeren er "ekspert" på, hvor der er behov for at udvikle og forbedre byens rum, fordi de bedst ved, hvor skoen trykker i lokalområdets daglige liv.

Som noget helt nyt er dialogen med borgerne derfor indledt allerede før de nye byrum planlægges. Borgerne er blevet bedt om at udpege hvor og hvilke byrum, der skal forbedres.

Borgerdialogen, som fandt sted både som en web-dialog og på en række borgermøder i løbet af efteråret 2006, har givet os denne enestående indsigt i borgernes ønsker til byrum i deres nærmiljø.

Mit håb er, at denne proces og dette oplæg kan bidrage til en konstruktiv dialog mellem borgere og politikere om udviklingen af de københavnske byrum.

Jon Pape  
Byrumschef

# INDHOLD

FORORD . . . . .	3
INDLEDNING - Borgerdialog om P-strategiens nye byrum på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro, Islands Brygge og Amagerbro. . . . .	5
PEJLINGER FRA BORGERMØDERNE . . . . .	7
<b>ØSTERBRO . . . . .</b>	<b>10</b>
Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet . . . . .	11
Gennemgang af de prioriterede byrumsprojekter på Østerbro . . . . .	12
Samtlige forslag til bedre byrum på Østerbro . . . . .	16
<b>NØRREBRO . . . . .</b>	<b>18</b>
Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet . . . . .	19
Gennemgang af de prioriterede byrumsprojekter på Nørrebro . . . . .	20
Samtlige forslag til bedre byrum på Nørrebro. . . . .	26
<b>VESTERBRO . . . . .</b>	<b>28</b>
Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet . . . . .	29
Gennemgang af de prioriterede byrumsprojekter på Vesterbro . . . . .	30
Samtlige forslag til bedre byrum på Vesterbro . . . . .	32
<b>ISLANDS BRYGGE . . . . .</b>	<b>34</b>
Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet . . . . .	35
Gennemgang af de prioriterede byrumsprojekter på Islands Brygge . . . . .	36
Samtlige forslag til bedre byrum på Islands Brygge . . . . .	40
<b>AMAGERBRO . . . . .</b>	<b>42</b>
Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet . . . . .	43
Gennemgang af de prioriterede byrumsprojekter på Amagerbro . . . . .	44
Samtlige forslag til bedre byrum på Amagerbro . . . . .	47
<b>WEB-DIALOG . . . . .</b>	<b>49</b>
<b>BORGER - IDÉLISTEN</b>	
Ønsker til nye byrum, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien.. . . .	50

# Indledning

## Borgerdialog om P-strategiens nye byrum på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro, Islands Brygge og Amagerbro

Et af formålene med parkeringsstrategien, der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 15. juni 2005 (BR 398/05 og BR 399/05), er at bidrage til kvalitet i byens rum i de indre brokvarterer.

Dialogen med borgerne om disse nye byrum er dels foregået på borgermøder dels på et debatforum på København Kommunes hjemmeside.

På de følgende sider har Forvaltningen samlet de forslag til nye byrum, der blev fremlagt på borgermøderne i de fem brokvarterer fra den 15. november til den 21. november 2006.

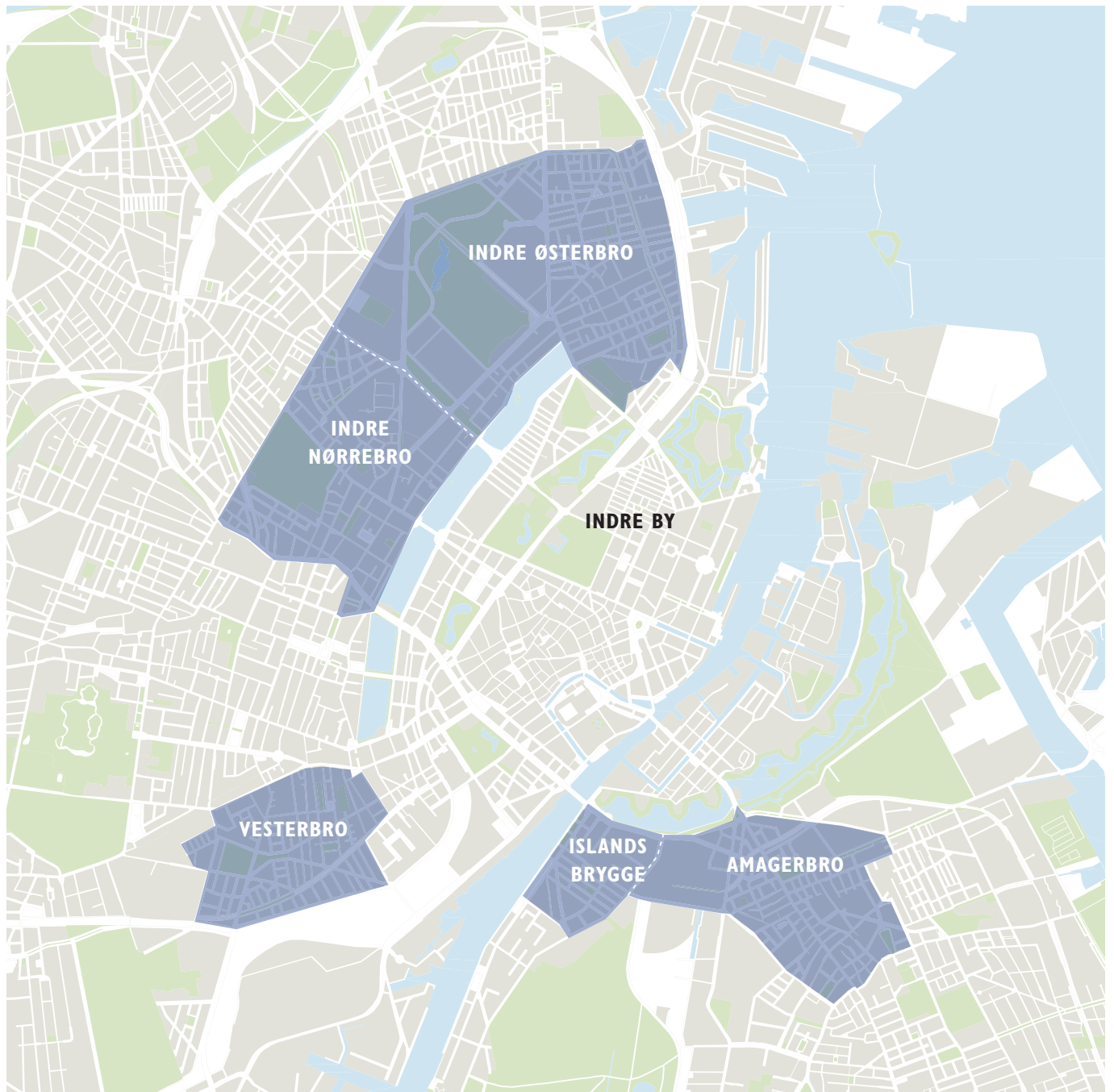
Borgernes debat om byrum på kommunens hjemmeside løb fra den 1. november til 15. december 2006 er sammenfattet på side 49.

En række af de byrumsønsker, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien, fordi der ikke er nogen P-pladser at nedlægge det pågældende sted, er overført til Borger-Idélisten, som ses på side 50.

Lokalrådene, Agenda-21, Områdeløft og Lokaludvalgene i de fem brokvarterer har været inddraget i tilrettelæggelsen af borgerdialogen, og de har haft denne opsamling til høring.

De ønsker til nye og bedre byrum, som borgerne fandt vigtigst at gennemføre, har Forvaltningen beskrevet nærmere og givet et overordnet bud på, hvordan de kan udformes. De konkrete byrum foreslås udviklet i en tæt dialog med borgerne i løbet af 2007/8.

Forvaltningen giver også et bud på hvilke byrum, der anbefales realiseret i Fase I, hvor der kan nedlægges ialt 325 P-pladser. P-strategien gennemføres over tre faser, hvor Fase I løber til og med 2009, Fase II fra 2010 til 2012 og Fase III i 2013-14.



#### **De fem bydele**

De områder som omfattes af parkeringsstrategien er dele af Østerbro, Nørrebro, Vesterbro, Islands Brygge og Amagerbro. Byrumsindsatsen afgrænses derfor også til de indre brokvarter, der omfattes af den ny parkeringsordning - den såkaldte "blå zone".

# Pejlinger fra borgermøderne

Borgermøderne blev holdt i de lokale medborgerhuse på Østerbro, Nørrebro, Vesterbro, Islands Brygge og Amagerbro og forløb alle på følgende vis. Efter et kort oplæg om de nye P-anlæg og mulighed for nye byrum diskuterede de ca. 20 – 30 deltagere, hvilke slags byrum de ønsker sig i deres kvarter. Den eksterne ordstyrer og medarbejderne fra Vej & Parks Byrumskontor og Parkeringssekretariatet startede med at forklare rammerne for arbejdet, hvorefter der blev snakket og arbejdet energisk i de 3-5 grupper, som deltagerne var opdelt i. Grupperne havde en times tid til at drøfte kvarterets fremtid og til at tegne alle deres idéer ind på store bykort med farver, som svarer til kategorierne i Københavns Kommunes Byrumshandlingsplan. Efterfølgende præsenterede og drøftede grupperne deres idéer og forslag med hinanden.



Aftenen sluttede med, at ordstyreren bad deltagerne om at prioritere de vigtigste indsatsområder i fællesskab. Hvor ville de foreslå, at Københavns Kommune først og fremmest skulle gøre en indsats. Disse ønsker blev skrevet op på en flip-over, som forsamlingen nikkede til som de vigtigste i deres kvarter.



Disse prioriterede ønsker er omdrejningspunktet for denne fremstilling og udgangspunkt for Forvaltningens forslag til hvilke projekter, der skal gennemføres.

## Hvilke pejlinger giver borgermøderne på de samlede borgernes ønsker til byrum i deres kvarter?

I henhold til Byrumshandleplanen skal borgerne inddrages så tidligt som muligt i forbindelse med etableringen af nye byrum. Det er borgernes ønsker til byliv og "interaktion" med byrummet, der bliver omdrejningspunktet for den viden, der opnås på borgermøderne. Denne viden er afgørende for at sikre en udvikling af byen, der svarer til borgernes behov.



Deltagerne har da også prioriteret at udvikle andre byrum end dem, der blev lagt op til i Forvaltningens dialogmateriale, ligesom kvarterernes forskellighed kom til udtryk i de forslag, der kom frem på de fem borgermøder.

På borgermøderne deltog der typisk omkring 25 mennesker. Derfor var nogle kvarterer i bydelene ikke repræsenteret på borgermødet men deltagerne pegede alligevel på forbedringer i hele bydelen.

Den viden om borgernes behov vi har fået på borgermøderne, kan karakteriseres som pejlinger. Det er dog vigtigt at skelne imellem forskellige "pejlingsniveauer".

### Enkeltpersoners ønsker til byrum

Det første pejlingsniveau kendetegnes f.eks. ved, at en enkelt gruppe har foreslået en pladسدannelse i X-gade. Der har sandsynligvis siddet en deltager fra denne gade i gruppen. Dette forslag bør ansues som et ud af mange konkrete forslag, og indgår i den samlede opsamling.



Aktiviteter på borgermøder:  
Oplæg, gruppearbejde, præsentation og prioritering i fællesskab.

### **Bydelens ønsker til byrum**

Det andet pejlingsniveau er derimod mere generelt gældende, og kan tages som udtryk for en holdning, der dækker langt flere mennesker, end dem der deltog i borgermødet. Eksempelvis når flere grupper på borgermødet har foreslået at nedlægge P-pladser i kvarterets smalle gader for at skabe luft og rum til ophold. De prioriterede ønsker som deltagerne enedes om som de vigtigste sidst på borgermødet, er også udtryk for en holdning, der må antages at række ud over borgermødets deltagere.

### **Københavnerens ønsker til byrum**

Det tredje pejlingsniveau giver udtryk for behov og ønsker til byrum på tværs af kvartererne og de fem borgermøder. Behovene udspringer dels af det stigende antal biler, der fylder op i gadebilledet, dels af københavnerens ændrede livsstil, hvor uderummet i stigende grad tages i brug.

De generelle ønsker til byrum og byrumskvalitet, som kan udledes på tværs af bydelene er:

#### **Mulighed for ro og kontakt - mødesteder**

Der efterspørges både små uformelle pladser eller byrumsoaser med en bænk og et træ og mere formelle mødesteder, hvor pladsen eller byrummet giver mulighed for udfoldelse og aktivitet.

#### **Det skal være behageligt og trygt at komme rundt i bydelen**

Der efterspørges forbindelser, som både giver de bløde trafikanter luft og et byrum at færdes i, der opleves som trygt og byder på variation og oplevelser.

Det er også gennemgående, at man ønsker strøggader med bredere fortov, så der skabes plads til at følges med andre og til at forretning- og cafélivet kan udfolde sig.

Det efterspørges endvidere, at der ryddes op i det cykelkaos, som parkerede cykler skaber langs husmure, og som gør det svært at passere på fortovene.

#### **Plads - rum og luftighed**

I de kvarterer, der ikke allerede har en promenade, efterspørger borgerne at kvarterets herlighedsværdier foldes ud, så der både skabes mulighed for det stille ophold og for forskellige aktiviteter på steder, hvor der slet ikke kommer nogen biler.

#### **Løft og forskøn de forsømte gader og områder**

På alle borgermøderne gjorde deltagerne opmærksom på, at byrummet skal udvikles og forskønnes de steder, der trænger, f.eks. i de kaotiske eller smalle og mørke gader eller i lokalområder, der halter efter kvarterets udvikling i øvrigt.

Ovennævnte ønsker til byrumskvaliteter, som går på tværs af bydelene, lader Forvaltningen indgå som et gennemgående element i udviklingen af de konkrete byrum i en ny dialog med borgerne.



I fremstillingen nedenfor har Forvaltningen angivet, når der er tale om en udbredt holdning på borgermødet, og når det kun er en enkelt gruppe, som har fremført et givent forslag. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at selv om der kun er tale om en enkelt gruppes holdning, er det naturligvis ikke ensbetydende med, at de øvrige er imod.

### **Frelæggelse af resultaterne fra borgerdialogen**

Resultatet af borgerdialogen, er bygget op omkring borgermøderne, da deltagelsen her har været størst. Afsnittene for de enkelte brokvarterer er struktureret på følgende vis:


1. Oplisting og kort over de byrumsforbedringer som deltagernes prioriterede højst
2. Uddybende beskrivelse af de prioriterede ønsker til byrum, herunder:
  - Sammenfatning af deltagernes ønsker til byrum et givent sted
  - Forvaltningens beskrivelse af stedet
  - Forvaltningens overordnede bud på, hvordan byrummet kan forbedres i tæt dialog med borgerne
  - Forvaltningens bud på, om byrummet bør realiseres i Fase I, bl. a. under hensyn til hvor meget det koster i P-pladser
3. Samtlige forslag fra borgermødet og web-dialogen til bedre byrum i det pågældende brokvarter

Forvaltningen har opdelt deltagernes ønsker til byrum efter Byrumshandlingsplanens kategorier: Strøggade, pladser, forbindelser, og promenader:

# ØSTERBRO

De vigtigste byrumsforbedringer i følge borgermødets deltagere og Forvaltningens forslag til projekter i Fase I.



 PLADS  
EKSEMPLER PÅ MANGE SMÅ PLADSER  
RUNDT OM I BYDELEN SOM BLEV  
PRIORITERET PÅ BORGERMØDET

 STRØGGADE

 FORBINDELSE

 PROMENADE

 PARKERINGSANLÆG  
FASE I, 2006-2009

 PARKERINGSANLÆG  
ALTERNATIVE

A-Z PRIORITEREDE  
BYRUMSFORBEDRINGER

 SIKRE KRYDSNINGER / "ØER"

 PROJEKTER SOM FORVALTNINGEN  
ANBEFALER AT GENNEMFØRE I FASE I

A SMÅ PLADSER - F.EKS. ÅLBORGGADE  
OG VIBORGGADE

B ØSTERBROGADE OG ØSTLIGE  
SIDEGADER

C NORDRE FRIHAVNSGADE OG  
SIDEGADER

D SORTEDAM DOSSERING

E RYESGADE OG SIDEGADER

F BOPA PLADS OG LØGSTØRGADE

# Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet

På borgermødet i Østerbrohuset i Århusgade diskuterede de ca. 30 deltagere - opdelt i fem grupper - hvilke nye byrum, de ønsker sig på Østerbro.

Indledningsvis oplystes de ønsker til byrum, som deltagerne var enige om at prioritere højest. Forvaltningens forslag til løsninger, på de følgende sider, er foreløbige bud. De enkelte projekter skal udvikles i en tæt dialog med borgerne, ligesom der skal tages hensyn til trafikale forhold mm.

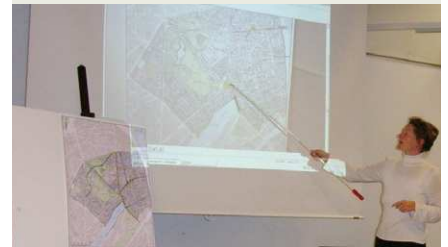
På side 16-17 oplystes samtlige forslag til byrum på Østerbro.

Citater, der rammer stemningen på borgermødet på Østerbro:

*”40 af de nedlagte P-pladser skal bruges til at drysse ud i de meget smalle gader, f.eks. Åborggade, så der bliver plads til et træ og lidt ophold”*

*”Strøggaderne i dag gøres mere attraktive ved at omdanne nogle af de tilstødende smågader med butiksliv til egentlige strøgområder. Det gøres ved at indrette dem på de gåendes præmisser – og fjerne bilerne. Idéen er altså at understøtte de steder, hvor der er grundlag for at skabe nye strøgområder i tilknytning til de eksisterende hovedstrøg”.*

*”Jeg er glad for at vi som borgere allerede bliver spurgt nu, også selv om placeringen af P-anlæggene ikke er endeligt fastlagt endnu. Så må vi fra vores side udvise fleksibilitet i de ideer og forslag, vi kommer med. Det at mange gerne vil have et nyt byrum et sted, hvor der er stor mangel på parkeringspladser, kan jo også påvirke, at der kommer et P-anlæg det pågældende sted”.*



Overslag over hvor meget det ”koster”, i antal P-pladser, at udføre de projekter, som Forvaltningen anbefaler at gennemføre i Fase I. Tallet i parentes angiver det totale antal P-pladser det pågældende sted eller strækning.

Deltagerne var enige om, at det er vigtigst at:

- A. Styrke de små pladser rundt om i bydelen og skabe nye oaser i de triste gader. Især i Åborggade og Viborggade. De nye byrum skal koordineres med etablering af nye P-anlæg
- B. Østerbrogade skal styrkes som strøggade og udvides ind ad de østlige sidegader
- C. Nordre Frihavsgade skal styrkes som strøggade og udvides ind ad sidegaderne
- D. Styrke promenaden langs Sortedam Dossering fra Fredens Park til Helgesensgade
- E. Integrere søerne med Ryesgadekvarteret ved at nedlægge P-pladser og skabe forbindelser gennem de smalle gader mellem Sortedam Dossering og Ryesgade
- F. Bopa Plads skal styrkes og evt. forbindes med Århus Plads via Løgstørgade

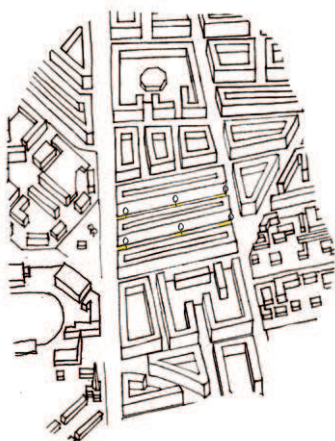
OVERSLAG P-pladser i Fase I		
A.	Små pladser f.eks. i Åborggade (64)	7 stk
B.	Østerbrogade og østlige sidegader (24)	0 stk
C.	Nordre Frihavsgade med sidegader (64)	30 stk
D.	Sortedam Dossering (106)	0 stk
E.	Ryesgade/Krogsgade (17)	0 stk
F.	Bopa Plads/Århus Plads Løgstørgade (69)	25 stk
<b>I alt</b>		<b>62 stk</b>

# Borgerprioriterede projekter på Østerbro

Skitserne viser deltageres forslag.

Billederne viser, hvordan det ser ud på stedet eller strækningen idag.

**Uddybende beskrivelse af de indsatsområder som deltagerne var enige om at prioritere højest:**



**A. Styrkelse af de små pladser rundt om i bydelen og skabe nye oaser i de triste gader. Især i Ålborggade og Viborggade.** For at skabe opholdsmulighed i gaden foreslås det at nedlægge nogle af P-pladserne og skabe en ø eller oase - et mødested - hvor det er muligt at nyde solen og få en sludder med sine naboer. Det er vigtigt at de nye byrum koordineres med etablering af nye P-anlæg.

**Eksisterende forhold:** Gaderne, som forbinder Østerbrogade og Randersgade, ligger som lange lige små gaderum med ensartede femetagers boligblokke som gadens vægge.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Forslaget kan realiseres ved at udvikle et "oase-koncept" hvor 3-4 P-pladser nedlægges, for at skabe små pladser, der passer ind i omgivelserne og rummer et træ, en bænk og evt. et cykelstativ. Byrummet og disse småpladser kan evt. styrkes ved at lade dem spille sammen med en tilsvarende arkitektur og beplantning på gadens hjørner, som evt. udvides med en P-plads ud over 10 meter zonen.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Pladسدannelse f.eks. i Ålborggade og udbygning af hjørnerne.

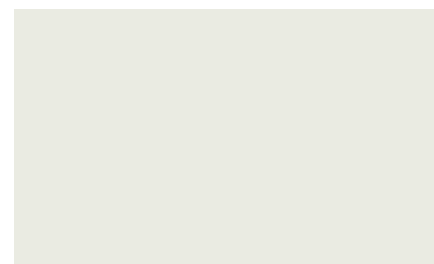


**B. Styrkelse af Østerbrogade og de østlige sidegader som strøg-gade.** For at skabe bedre forhold for de gående og det pulserende handels- og caféliv ønskede deltagerne bredere fortove på selve Østerbrogade og et lille stykke ind i de sidegader, hvor strøghandlen allerede er trukket ind.

**Eksisterende forhold:** Østerbrogade og især strækningen mellem Trianglen og Classensgade er i dag meget presset, idet den som en aktiv indkøbsgade udover biltrafikken skal kunne rumme cykler, cykelparkering og fodgængertrafik. Caféer og detailforretninger præger de vestvendte facader og er væsentlige for dynamikken. I dag kan det som fodgænger være vanskeligt at passere på grund af det smalle fortov, hvor der er fyldt op med parkerede cykler og diverse udstillingskasser.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Forslaget kan realiseres ved at nedlægge P-pladserne fra Classensgade til Trianglen og inddrage arealet i fortovet på den østlige side af Østerbrogade. Desuden kan der nedlægges ca. 5 pladser i sidegaderne, så der skabes et strøg i disse gader på 20-25 meter.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet har 3. prioritet i Fase I og bør genovervejes i dialog med borgerne i Fase II i forbindelse med etablering af P-anlæg i dette område. En eventuel gennemførelse i Fase I, kunne være at udvide det østlige fortov, hvor det er trafikalt muligt, mellem Classensgade og Rosenvængets Allé og i en af sidegaderne, f.eks. Rosenvængets Allé.

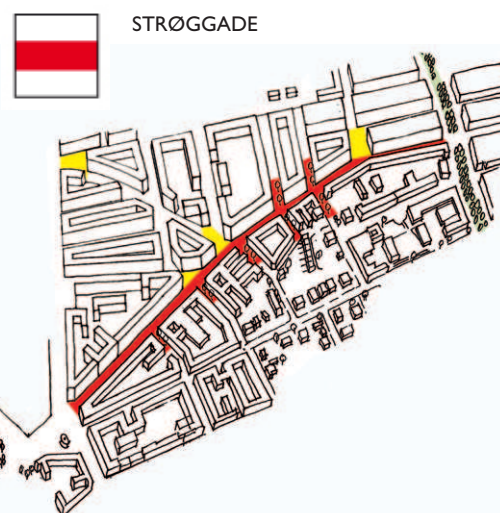


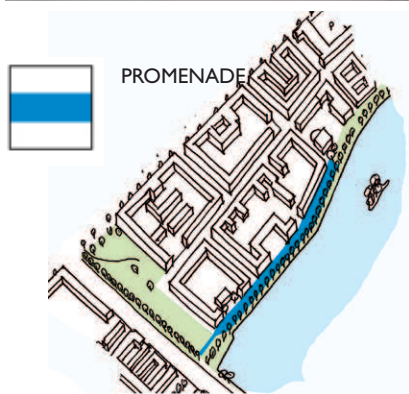
**C. Styrkelse af Nordre Frihavsgade og sidegaderne som strøg-gade.** For at skabe bedre forhold for de gående og det pulserende handels- og caféliv ønskede deltagerne bredere fortove på selve Nordre Frihavsgade og et lille stykke ind i de sidegader, hvor strøghandlen allerede er trukket ind.

**Eksisterende forhold:** Nordre Frihavsgade har altid været livsnerven som handsgade på Østerbro. Gadebilledet præges af små service- og specialbutikker, caféer samt en gymnasieskole og to store supermarkeder. Den brede gade er i dagtimerne fyldt op med parkerede biler og megen trafik i begge retninger.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Fortovet gøres bredere omkring hjørnerne og på udvalgte steder, hvor café- og handelslivet kan fremmes ved at nedlægge parkeringen. Med denne strategi kan de brede fortove udvides efter behov også fremover. I sidegaderne nedlægges 2 P-pladser så strøget trækkes 15 meter ind i de sidegader, hvor der er mulighed for et blomstrende handelsliv. Projektet koordineres med tidligere delvist gennemførte projekter for Nordre Frihavsgade og projektet på Victor Borges Plads.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Nordre Frihavsgade fra Trianglen til Randersgade og en enkelt sidegade styrkes som strøg.





**D. Styrkelse af promenaden langs Sortedam Dossering fra Fredens Park til Helgesensgade.** Ved at fjerne biltrafik og P-pladser kan der skabes en flot grøn promenade på det sidste stykke af Sortedam Dossering.

**Eksisterende forhold:** Den eksisterende promenade præges af et overvældende antal parkerede biler og fire parallelle nedgange og stiforløb for cyklister og gående til søerne fra Fredens Bro. Disse stier føres sammen 25-50 meter inde på dosseringen, og de grus- og asfaltbelagte stier dominerer promenadeforløbet på det første stykke ved Fredens Park. Promenaden og Fredens Park hænger derfor ikke rigtig sammen. Derefter præges promenaden af de mange parkerede biler og kig op ad de brede gader til Ryesgade og ind til nogle af de gamle baghuse. Promenaden er derudover meget fredelig, idet der ikke er noget caféliv eller lignende.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Promenaden kan styrkes ved at nedlægge P-pladserne på vandsiden og omlægge parkeringen langs husmurene til skråparkering. Ved at tilbageføre denne del af vejarealet til promenade skabes udsyn til søerne og f.eks. mulighed for det stille ophold eller aktiviteter. Projektet bør koordineres med projekt "Cykelmulighed langs søerne". Virvaret af stier, der fører ned til promenaden og de dystre gangtunneller, kan ikke løftes ved hjælp af P-strategien, da der ikke er P-pladser foran Fredens Park. Dette forslag føres på borger-idélisten.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne i forbindelse med etablering af P-anlæg i dette område og efter gennemførelse af projekt "Cykelmulighed langs søerne".



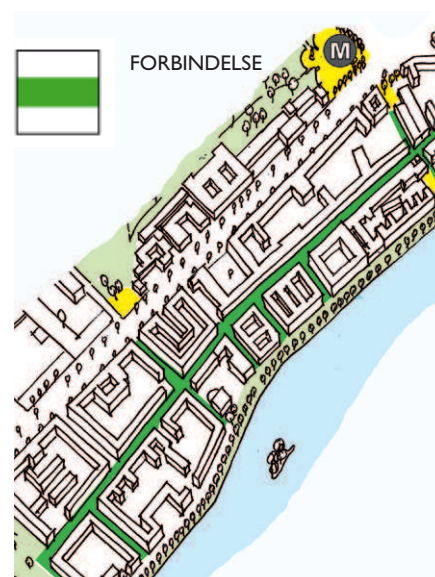
**E. Integrering af søerne med Ryesgadekvarteret ved at skabe forbindelser gennem de smalle gader mellem Sortedam Dossering og Ryesgade.** Deltagerne foreslog at løfte Ryesgade og integrere Ryesgadekvarteret med søerne ved at nedlægge P-pladser og omlægge de smalle sidegader mellem Sortedam Dossering og Ryesgade til forbindelsesveje, som gøres smukkere, grønnere og trygge for de bløde trafikanter.



**Eksisterende forhold:** Ryesgadekvarteret opstod i 1870'erne og præges af nedslidthed, tæt parkering og kun ganske få træer i gaderummet. Ryesgade karakteriseres ved at være en af de få gader i København, der har et langt buet forløb og en række smukke sidegader med kig til søerne. Bebyggelsen i gaden er blandet og spænder fra en tankstation til et par smukke kirker og skoler samt en del porte til triste baggårdsanlæg.

**Forvaltningens forslag til løsning:** For at tilføre Ryesgade en større oplevelsesværdi og et grønt præg skal der skabes et mere varieret gadeforløb end i dag. Byrummet kunne udvikles ud for smukke bygninger og på hjørnerne til de sidegader, der går ned til søerne. For at forbinde Ryesgade med søerne plantes der træer og nedlægges P-pladser på solsiden i nogle af sidegaderne så sammenhængen og kigget til søerne forbedres. Strækningen op mod Østerbrogade kan eventuelt indrettes, så det understøtter det eksisterende handelsliv.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet har 3. prioritet i Fase I og bør genovervejes i dialog med borgerne i Fase II i forbindelse med etablering af P-anlæg i dette område. En eventuel gennemførelse i Fase I, kunne være at omlægge hjørnet af Ryesgade og en af tværgaderne, f.eks. Kroghsgade og dennes ene side til en forbindelse.



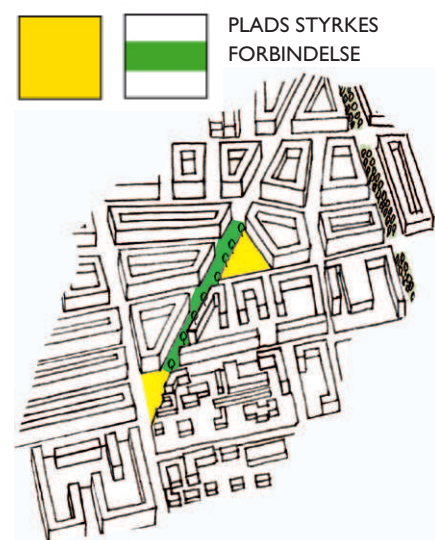
#### **F. Styrkelse af Bopa Plads og evt. forbinde den med Århus Plads via Løgstørgade.**

Deltagene foreslog at styrke Bopa Plads ved at udvide pladsen og evt. forbinde den med Århus Plads via Løgstørgade. For at styrke opholds- og aktivitetsmulighederne på Bopa Plads bør pladsen udvides ud på kørebanelen uden gennemkørselsmuligheder for biler eller med mulighed for gennemkørsel på de gåendes og de cyklendes præmisser. Bopa Plads kunne eventuelt forbindes med Århus Plads ved at omlægge Løgstørgade til en forbindelse.

**Eksisterende forhold:** Randersgade, som løber langs Bopa Plads, er hastighedsdæmpet og P-pladserne er nedlagt omkring pladsen. Løgstørgade er tæt pakket af parkerede biler. Der er kig til Århus Plads, som har en række gamle træer, en legeplads med boldbur og en nedslidt indhegning som også er omringet af parkerede biler.

**Forvaltningens forslag til løsning:** P-strategien kan ikke bruges til at udvide Bopa Plads over Randersgade, da der ikke er nogen P-pladser at fjerne. Forslaget føres på borger-idélisten. Der kan derimod skabes en forbindelse ned gennem Løgstørgade ved at fjerne nogle af P-pladserne. Strækningen kan gøres grønnere eller understreges med supplerende belysning, bredere fortove eller fortovsudbygninger ved krydsninger. Århus Plads styrkes i forbindelse med etableringen af P-anlægget og ved at nedlægge nogle af P-pladserne rundt om den.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Skabe en forbindelse i Løgstørgade og styrke Århus Plads.



# Samtlige forslag til bedre byrum på Østerbro

**På de følgende sider har Forvaltningen oplistet alle de forslag til byrum, der blev fremført på borgermødet på Østerbro. Det konkrete forslag fra web-dialogen er angivet med (web):**

## Små pladser over hele bydelen – Østerbro som Københavns Paris

Deltagerne ønskede mange små pladser spredt rundt i bydelen. De ønskede at styrke de små pladser, som allerede findes ved at nedlægge P-pladserne rundt om dem - og skabe nye oaser i de bolig-gader der trænger efter konceptet; et lokalt mødested med et træ og en bænk. Pladserne skal koordineres med etablering af nye P-anlæg tæt på de steder, hvor P-pladserne nedlægges for at skabe en ny eller større plads.

Deltagerne foreslog at styrke opholds- og aktivitetsmulighederne på de eksisterende pladser ved at regulere trafikken og nedlægge P-pladser på følgende steder:

De fleste grupper pegede på at:

- Bopa Plads kunne udvides ud på kørebanen enten med mulighed for gennemkørsel på de gåendes og de cyklendes præmisser eller helt uden gennemkørselsmuligheder for biler

Et par grupper pegede på at:

- Hjørnet af Næstvedgade/Rosenvængets Allé, som allerede har en istandsat legeplads, bør omlægges til en egentlig plads
- Trianglen og arealet foran posthuset, som hører til Fælledparken, skal gøres til en rigtig plads med skøjtebane og boulebane

Enkeltvis pegede grupperne på følgende steder, hvor de hver især foreslår at styrke de eksisterende pladser:

- Sankt Jakobs Plads, her fjernes yderligere et par P-pladser for at gøre det til en rigtig plads.
- Gunnar Nu Hansens Plads, Victor Borges Plads, Poul Henningsens Plads og Silkeborg Plads bør opgraderes og styrkes som byrum ved at nedlægge nogle P-pladser og arbejde med en samlende gadebelægning
- Melchior's plads, Silkeborg Plads, Ove Rodes Plads samt plads ved indgangen til Fælledparken ved Østre Allé
- Pladsen på bagsiden af Østerbrohuset ud mod Vordingborggade styrkes og der etableres et P-anlæg for at forbedre byrummet og skabe opholdsmuligheder på vej til den nye strand i Svanemøllebugten
- Hjørnet af Kastelsvej/Classensgade skal omlægges til en rigtig plads evt. uden gennemkørselsmulighed, når det nye underjordiske P-anlæg er etableret

Etablering af nye lokale møde- og opholdssteder i de smalle eller forsømte bolig-gader - en oase med et træ, en bænk og et cykelstativ.

Ved at nedlægge nogle få P-pladser og ved at regulere og dæmpe trafikken og hastigheden ønsker deltagerne at skabe nye byrum, især i sidegaderne til Østerbrogade:

Der herskede bred enighed om at gøre noget i:

- Ålborggade og Viborggade

En enkelt gruppe pegede også på:

- Carl Johans Gade og J. E. Ohlsensgade

Derudover foreslog enkelt-grupper nye byrum i:

- Halsskovgade ved at nedlægge P-pladser på vestsiden, så der bliver plads til ophold, cykelparkering mm.
- Præstøgade mellem Strandboulevarden og Østbanegade bør omdannes til en plads til ophold, boldspil mm., da der i gaden ligger en række børneinstitutioner uden nævneværdige udearealer
- Fortovsudvidelser ved særlige bygninger for at fremhæve deres herlighedsværdi
- Østbanegade mellem Svanemølleværket og Vordingborggade kan forskønnes ved nedlæggelse af få P-pladser og etablering af øer/pladser på hjørnet af Middelfartgade og Ringkøbinggade. Forskønnelsen skaber endvidere kig og forbindelse til Svanemølleværket
- Brede fortove foran daginstitutioner ved at nedlægge p-pladser (web).

## Strøggader - Østerbrogade og Nordre Frihavsgade

Styrk de eksisterende strøg ved at lave brede fortove og understøt de steder, hvor der er grundlag for at skabe nye strøgområder i tilknytning til de eksisterende hovedstrøg.

De nuværende strøggader skal gøres mere attraktive ved at styrke de bløde trafikanters forhold ved hel- eller delvis nedlæggelse af P-pladser og ved at omdanne nogle af de tilstødende smågader med butiksliv til egentlige strøgområder – såkaldte strøgglomerer. Det gøres ved at indrette dem på de gåendes præmisser – og nedlægge P-pladser ud over 10 meter zonen. Dette ønskede deltagerne på:

- Østerbrogade og de østlige sidegader
- Nordre Frihavsgade og sidegader



Derudover foreslog enkeltgrupper:

- Århusgade omdannes til strøggade med forbindelse til havnen
- Brede cykelsti og bredere fortove mellem Trianglen og Lille Triangel
- Den vestlige side af Willemoesgade op mod Østerbrogade
- ABC-gaden (Østerbrogade 56 ABC) ryddes for P-pladser og omdannes til strøg/plads

### Forbindelser der skaber adgang og sammenhæng

Deltagerne efterspørger tre former for forbindelser for at skabe sammenhæng i kvarteret. Dels skal Østerbro forbindes med den omkringliggende natur i Fælledparken og havnen samt den nye strand i Svanemøllebugten, dels skal søerne og de omkringliggende gader forbindes, dels skal der skabes korte forbindelsesveje mellem små lokale pladser.

### Forbindelser og adgang til havnen og Fælledparken

Et par grupper foreslog:

- Forbindelsesveje til havnen (under banen) via Nordre Frihavsgade og Århusgade

Derudover foreslog enkeltgrupper:

- Forbindelse langs Øster Søgade, Classensgade og Østbanegade
- Østre Allé skal omlægges til en forbindelse, der fortsættes over Trianglen gennem Nordre Frihavsgade ned til havnen
- At skabe en forbindelse mellem Gunnar Nu Hansens Plads, Bopa Plads og den nye strand/Svanemølleværket. Dette gøres ved at nedlægge parkering på solsiden af Nøjsomhedsvej og fortsætte forbindelsen over Bopa Plads gennem Løgstørgade. Ved at fjerne noget af parkeringen i Løgstørgade, får man et langt kig op gennem gaden til Svanemølleværket
- At etablere en forbindelse gennem Fælledparken på Borgmester Jensens Allé

### De lokale forbindelser

Et par grupper foreslog:

- En forbindelse i Løgstørgade bl.a. for at binde Århus Plads og Bopa Plads sammen

Derudover fremkom der enkeltforslag om at:

- Skabe en grøn forbindelse ved at nedlægge P-pladser i solsiden i Sankt Jakobs Gade og Ribegade mellem Sankt Jakobs Plads og Victor Borges Plads samt Randersgade

- Randersgade bør omlægges til cykelrute med pletvise P-pladsløstninger

### Forbindelse mellem søerne og boligområderne

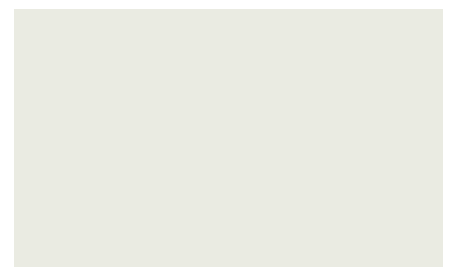
- Nedlæg P-pladser på solsiden af Ryesgade, Kroghsgade og Heidemannsgade og den første del af Rosenvængets Allé for at danne et flot sammenhængende forløb og skabe bedre sammenhæng mellem kvarteret og søerne

### Promenader langs Sortedams Sø og på Strandboulevarden

Mange af deltagerne ønskede at styrke promenaden langs søerne og lade den trække op i sidegaderne ved at nedlægge P-pladser. Forslagene var forskellige, men det generelle ønske var at styrke promenaden og skabe sammenhæng til kvarteret langs søerne:

- Skabe en flot grøn promenade på det sidste stykke af Sortedams Dosseringen - mellem Fredensgade (Fredens Park) til Søpassagen evt. helt til Helgesensgade, ved at fjerne biltrafik og P-pladser
- Etablere og styrke en promenade/forbindelse langs hele Sortedams Sø
- Føre Østerbrogade under jorden og skabe en promenade, der giver sammenhæng mellem søerne og pladserne Trianglen og Lille Trianglen, som også skal styrkes

En gruppe foreslog at omlægge Strandboulevarden til en promenade kombineret med små pladser. Dette kan gøres ved at nedlægge hele den vestlige kørebane og lægge den østlige kørebane sammen med midterområdet, så der bliver kørebane i den ene side og promenadeforløb i den anden.



# NØRREBRO

De vigtigste byrumsforbedringer i følge borgermødets deltagere og Forvaltningens forslag til projekter i Fase I.



- A HANS TAVSENS GADE - BAGGESSENSGADE, SKOLEVEJ
- B GULDBERGSGADE - SANKT HANS GADE, SKOLEVEJ
- C RANTZAUSGADE, STRØGGGADE
- D SJÆLLANDSGADE, PLADS VED KIRKEN
- E SJÆLLANDSGADE OG ASSISTENS KIRKEGÅRD FORBINDES OVER NØRREBROGADE
- F PROMENADERNE LANGS SØERNE
- G ET EKSEMPEL PÅ FORBINDELSER PÅ TVÆRS AF BYDELEN
- H STENGADE MED OMGIVELSER, BYRUM
- I SANKT HANS TORV UDVIDES TIL OG MED KULTURHUSET
- J DRYPVIS CYKELPARKERING (EJ INDTEGNET)

- PLADS
- STRØGGGADE
- FORBINDELSE
- PROMENADE
- PARKERINGSANLÆG FASE I, 2006-2009
- PARKERINGSANLÆG ALTERNATIVE
- A-Z PRIORITEREDE BYRUMSFORBEDRINGER
- SIKRE KRYDSNINGER / "ØER"
- ALTERNATIV SKOLEVEJ
- PROJEKTER SOM FORVALTNINGEN ANBEFALER AT GENNEMFØRE I FASE I

# Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet

På borgermødet i Verdens Kultur Centeret på Nørre Allé, diskuterede de ca. 25 deltagere - opdelt i fire grupper - hvilke nye byrum, de ønsker sig på Nørrebro.

Indledningsvis oplistedes her de ønsker til byrum, som deltagerne var enige om at prioritere højest. Forvaltningens forslag til løsninger, på de følgende sider, er foreløbige bud. De enkelte projekter skal udvikles i en tæt dialog med borgerne og der skal tages hensyn til trafikale forhold mm.

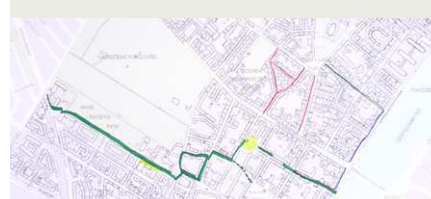
På side 26-27 oplistedes samtlige forslag til byrum på Nørrebro.

Citater, der rammer stemningen på borgermødet på Nørrebro.

*”Skolevejene ved Guldbergsgade og Hans Tavsens Gade vil vi gerne prioritere højt. Lækre områder omkring skolerne og sikrede skoleveje vil også kunne tiltrække flere familier til bydelens trængte skoler.”*

*”Sankt Hans Torv (med udvidelse langt op ad Nørre Allé) er et spændende projekt, men det område har i forvejen ”fået” så meget, mens området ved Sjællandsgade og Rantzausgade virkelig kunne trænge til et løft. Man kunne evt. nøjes med i første omgang bare at gøre Elmegade til gågade og så vente med resten af Sankt Hans Torv-idéen til senere”.*

*”Rantzausgade er et frygteligt sted pt. Der er mange biler, høj trafik, mange ulykker. Bilerne kunne lige så godt køre ad andre veje – der er til gengæld godt brug for gaden som cykel- og strøggade. Det er også et lidt dunkelt kvarter og ikke så attraktivt at færdes i, men det kunne det blive ved f.eks. at udvide fortovet”.*



Overslag over hvor meget det ”koster” at udføre de prioriterede projekter, i antal P-pladser. Tallet i parentes er det totale antal P-pladser det pågældende sted eller strækning.

OVERSLAG P-pladser i Fase I		
A.	Hans Tavsens Gade, skolevej (36)	0 stk
B.	Guldbergsgade, skolevej (42)	15 stk
C.	Rantzausgade (73)	25 stk
D.	Sjællandsgade, plads (52)	0 stk
E.	Forbindelsen Sjællandsgade og Assistens Kirkegård (15)	0 stk
F.	Promenaderne langs søerne (111)	0 stk
G.	Forbindelser på tværs (52)	0 stk
H.	Stengade, omgivelser (53)	10 stk
I.	Sankt Hans Torv (11)	11 stk
J.	Cykelparkeringer	0 stk
<b>I alt</b>		<b>61 stk</b>

Deltagerne var enige om, at det er vigtigst at gøre noget for at:

- Sikring af skolevej med udgangspunkt i Hans Tavsens Gade
- Sikring af skolevej med udgangspunkt i Guldbergsgade (sivegade) og Sankt Hans Gade
- Rantzausgade skal løftes og omlægges til strøg med bedre forhold for gående og cyklister
- Etablere en reel plads på Sjællandsgade
- Forbedre forbindelsen og overgangen mellem Sjællandsgade og Assistens Kirkegård for de bløde trafikanter
- Styrke promenaderne langs søerne
- Skabe forbindelser på tværs og langs af kvarteret
- Stengade og området omkring gaden bør omdannes til et godt byrum
- Sankt Hans Torv skal udvides til og med kulturhuset i forbindelse med etableringen af P-anlæg
- Etablere ”drypviss” cykelparkering på nedlagte P-pladser

# Borgerprioriterede projekter på Nørrebro

Skitserne viser deltagernes forslag.

Billederne viser, hvordan der ser ud på stedet eller strækningen idag.

**Uddybende beskrivelse af de indsatsområder som deltagerne var enige om at prioritere højest:**



## A. Sikring af skolevej med udgangspunkt i Hans Tavsens Gade.

Deltagerne forestillede sig forbindelser, der snor sig gennem kvarteret ad de eksisterende gader, som omlægges til trygge, rekreative og forskelligartede byrumsforløb, der undervejs knyttes sammen af små pladser med opholds- og aktivitetsmuligheder.

**Eksisterende forhold:** Hele området er lukket for gennemkørende trafik, og derfor er det primært kvarterets beboere, der færdes med bil her. Skolevejen på selve Hans Tavsens Gade er allerede sikret ved at lukke af for trafikken ved hjælp af pullerter ved Hellig Kors Skole og Blågården Skole. Vævergade og gaderne rundt om Folkets Park er omlagt til stillegader uden parkering eller nogen form for byrumsinventar. Griffenfeldsgade og Stengade udgør en barriere mellem skolerne i Hans Tavsens Gade og Baggesensgade samt beboelseskvarterne langs Peblinge Sø.



Der er en alternativ skolevej i Korsgade, som benyttes af en meget stor del af kvarterets børn, fordi det er "den lige vej". Kendetegnet ved denne rute er krydsninger ved Griffenfeldsgade og Stengade der ikke virker trygge samt mange parkerede biler på strækningen mellem Griffenfeldsgade og Kapelvej. Pladsen foran sportshallen i Korsgade og Blågårds Plads ligger overfor hinanden uden at være forbundet med hinanden.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Baggesensgade omlægges til en sikker forbindelse for at bygge videre på den eksisterende skolevejsforbindelse. Der etableres fortovsudvidelser på hjørnerne til sidegaderne, så krydsningerne bliver smukke og sikre, og børnene har mulighed for at se og blive set. Derudover nedlægges et mindre antal P-pladser for at give luft og plads til træer eller andet gadeinventar og udsmykning. Der etableres en sikker krydsning på hjørnet af Baggesensgade og Stengade i forbindelse med det nye P-anlæg. Folkets Park og gaderne rundt om forskønnes i løbet af 2007/8. Da der ikke er nogen P-pladser at nedlægge i Hans Tavsens Gade, Kapelvej og Vævergade kan byrummet ikke løftes vha. P-strategien. Forslaget føres på borgeridelisten.

Den alternative rute i Korsgade omlægges til sikker forbindelse ved at skabe sikre krydsninger. De eksisterende pladser kan ikke styrkes som opholds- og aktivitetsområder ved hjælp af P-strategien, da der ikke er nogen P-pladser at nedlægge.

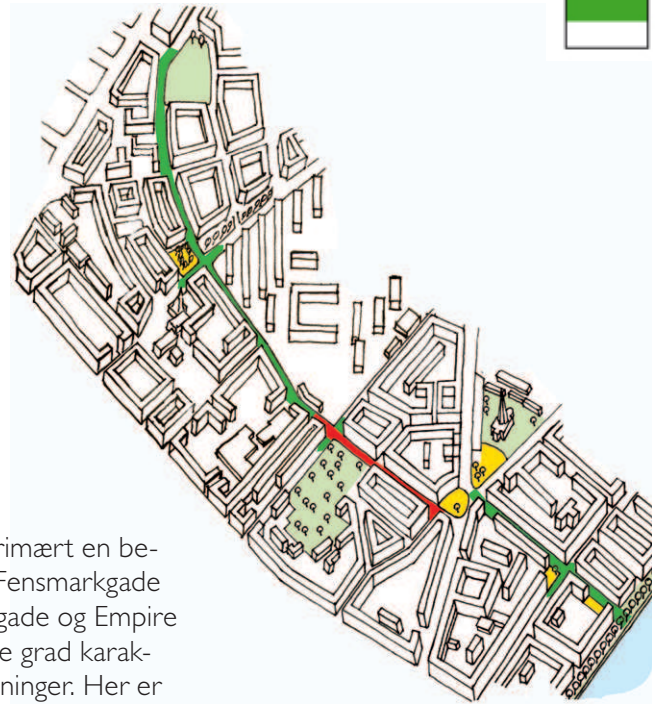
**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet har 3. prioritet i Fase I og bør genovervejes i Fase II i dialog med borgerne. En evt. gennemførelse i Fase I kunne være at omlægge Baggesensgade til sikker skolevej. Korsgadeprojektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.

## B. Sikring af skolevej med udgangspunkt i Guldbergsgade og Sankt Hans Gade.

FORBINDELSE



Deltagerne ønskede at betone at Guldbergsgade og Sankt Hans Gade er livsnerven i hele skoledistriktet ved at fredeliggøre disse veje og binde dem sammen og samtidig skabe sammenhæng mellem boligkvarterene og søerne. De forestiller sig en forbindelse, der snor sig gennem kvarteret ad de eksisterende gader, som omlægges til trygge, rekreative og forskelligartede byrumsforløb, der undervejs knyttes sammen af små pladser med opholds- og aktivitetsmuligheder. Fredeliggørelse kan ske på alle måder fra intelligente spærringer til cykelstier. Fra Sankt Hans Torv til Empire Bio skal der etableres bredere fortove og sivegader, plus et antal små pladser langs Møllegade og Guldbergsgade.



**Eksisterende forhold:** Den meget lange Guldbergsgade er primært en beboelsesgade i det trafiksanerede område fra Tagensvej over Fensmarkgade og Sjællandsgade med skoler og daginstitutioner til Meinungsgade og Empire Bio. Herfra og til Sankt Hans Torv har Guldbergsgade i højere grad karakter af at være en sive- eller strøggade med mange små forretninger. Her er trafikken også mere intens med krydsende trafik i den gennemgående Møllegade og trafik til og fra Sankt Hans Torv.

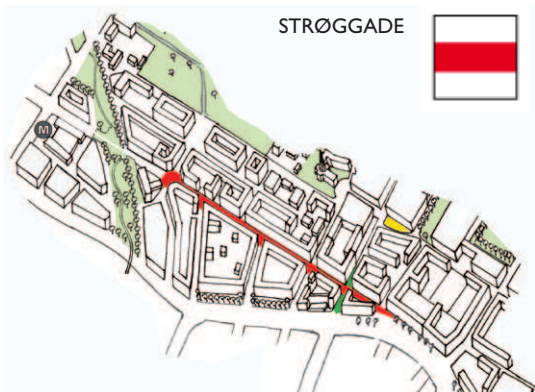
Den meget smalle Sankt Hans Gade er fyldt med parkerede biler, der udgør en trafikikkerhedsmæssig risiko for de mange børn og unge, der dagligt færdes til og fra skole samt til gadens to offentlige lege- og aktivitetspladser.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Guldbergsgade gøres grønnere og omlægges til en forbindelse fra Tagensvej til Meinungsgade ved at nedlægge et begrænset antal P-pladser og ved at styrke de pladser og kryds, som ligger på vejen. Fra Møllegade omlægges gaden til strøggade ved at nedlægge P-pladser og etablere brede fortove på solsiden, der understøtter forretnings- og cafélivet. Krydset ved Møllegade markeres og trafiksikres.

I Sankt Hans Gade etableres en forbindelse bl.a. ved at udvide fortovsarealet ud for skole og legepladser og ved at trafiksikre krydsene og evt. ved at plante træer i gaden. Projektet koordineres med Cykelpuljen og Hareskovs-ruten i det grønne cykelrutenet, som går gennem Guldbergsgade og Sankt Hans Gade. Regulering af trafikken fra Sankt Hans Gade hen over Sankt Hans Torv har højeste prioritet i Trafik & Byrumsplan Sjællandsgadekvarteret.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I** Guldbergsgade styrkes som strøg i solsiden fra Sankt Hans Torv til Møllegade, hvor der etableres en sikker krydsning med bedre oversigtsforhold og hastighedsdæmpning. Projektet koordineres med Trafik & Byrumsplan Sjællandsgadekvarteret.





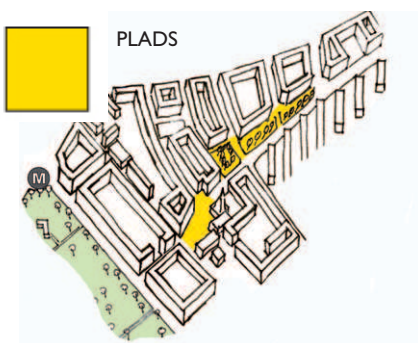
**C. Forbedring af Rantzausgade ved at omlægge den til strøg med bedre forhold for gående og cyklister.** Deltagerne var enige om, at Rantzausgade trænger til et løft og bør omdannes til et strøg med brede fortove og bedre forhold for gående og cyklister. Dette kunne f.eks. gøres ved at nedlægge alle eller nogle P-pladser og ved at regulere bil- og bustrafikken eller lede trafikken ud på andre veje.

**Eksisterende forhold:** Rantzausgade er meget nedslidt - både gaderummet og mange af facaderne. Byrummet præges af kaotisk trafik og rodet parkering, der især skaber farlige situationer for cyklister. Cyklerne parkeres op ad facaderne, så der kun er en række fliser tilbage til fodgængerne. Gaden er meget hektisk ned mod Åboulevard og meget fredelig og uden strøgelementer fra Brorsons Kirke og op til Jagtvej.



**Forvaltningens forslag til løsning:** Der hvor det er trafikalt muligt omlægges Rantzausgade til strøggade fra Åboulevard til Jesper Brochmands Gade (Brorsons Kirke), ved at nedlægge P-pladser, regulere trafikken og etablere brede fortove på solsiden. Projektet koordineres med de nye byrum, der etableres i forbindelse med Områdefornyelse Spydspidsen, der realiseres senest 2010 samt busslusen og den Grønne Cykelrute, som er under etablering. I lokalmiljøet er der ligeledes ønsker om at fritlægge Ladegårds Åen, som løber gennem gaden, og det kan evt. koordineres med projektet.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Rantzausgade styrkes som strøg fra Gartnergade til Jesper Brochmands Gade under hensyn til trafikale forhold mm.



**D. Etablering af en stor plads på Sjællandsgade** fra Prinsesse Charlottes Gade til Refnæsgade ved at nedlægge alle eller nogle P-pladser evt. kombineret med et P-anlæg.

**Eksisterende forhold:** Sjællandsgade karakteriseres ved at være en plads uden rigtig at være det alligevel, da vejbane og parkering opsluger pladsen ved Prinsesse Charlottes Gade. I den anden ende skæmmes den grønne pladsdannelse af bunkers og parkering ved Refnæsgade. Byrummet præges i øvrigt af mange træer, en legeplads, smukke beboelsesejendomme samt Sjællandsgades Skole, Simeons Kirke og en badeanstalt.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Pladsen foran skolen og kirken omlægges i forbindelse med Trafik- og byrumsplan Sjællandsgadekvarteret. P-strategiens P-pladsnedlæggelser kan derfor bruges til at løfte det grønne område mellem Guldbergsgade og Refnæsgade ved at skabe sammenhæng mellem de to grønne områder og legepladsen ved Guldbergsgade. Den del af det grønne område, der optages af bunkers, kan forskønnes ved at udnytte en del af dem til fritidsformål og rive resten ned for at skabe et grønt byrum. Forslaget føres på borger-idélisten. Den grønne plads, der delvist er udnyttet til parkering, løftes vha. P-strategien.



**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.

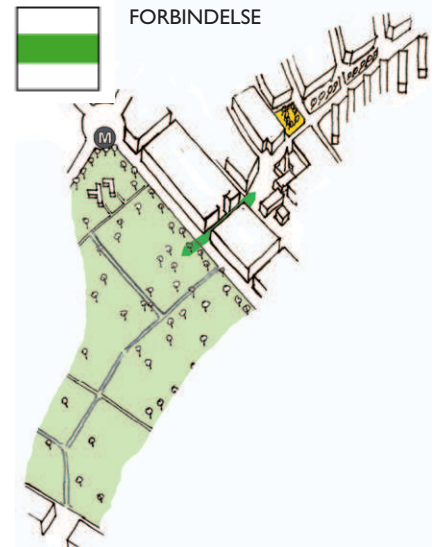
**E. Forbedring af forbindelsen og overgangen mellem Sjællandsgade og Assistens Kirkegård for de bløde trafikanter.**

Deltagene ønskede at skabe sammenhæng på tværs af kvarteret og adgang til Assistens Kirkegårdens grønne områder ved at etablere en direkte forbindelse og indgang overfor Sjællandsgade til Assistens Kirkegård. Denne overgang opleves især problematisk for cyklister og skaber farlige situationer for alle trafikanter.

**Eksisterende forhold:** Overgangen er i dag karakteriseret ved at cyklister kører i begge retninger på cykelstien og fortovet langs kirkegårdsmuren inden de efter 25 meter kommer til en ind- og udgang. Dette skaber kaotiske trafikale situationer, som forværres af et busstoppested på dette korte stykke.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Den direkte forbindelse til Assistens Kirkegård kan ikke løftes ved hjælp af P-strategien, da der ikke er nogen P-pladser at fjerne. Forslaget føres på borger-idélisten. For at skabe en smukkere og sikrere forbindelse mellem pladsen i Sjællandsgade og Assistens Kirkegård og aktiviteterne på Nørrebrogade nedlægges et mindre antal P-pladser fra Prinsesse Charlottes Gade til Nørrebrogade, hvor der plantes træer f.eks. på hjørnerne. Der kan desuden opsættes plinte, cykelstativer, supplerende belysning eller lignende. Projektet koordineres med projekt "Forbedring af Nørrebrogades funktion som strøggade."

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.

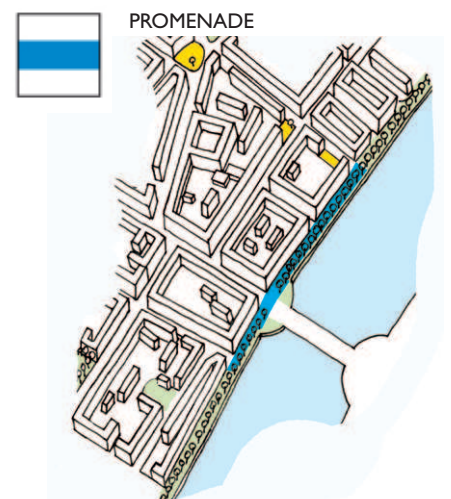


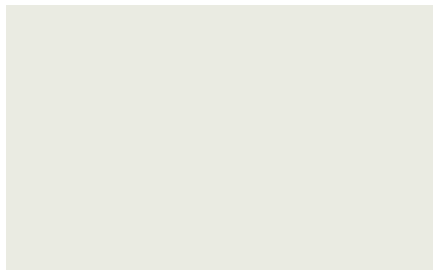
**F. Styrkelse af dosseringerne på begge sider af Dronning Louises Bro.**

Deltagerne ønskede at styrke dosseringerne på begge sider af Dronning Louises Bro fra Baggesensgade til Sankt Hans Gade dels for at binde kvarteret sammen dels for at lade søernes herlighedsværdier træde rigtig frem. Man ønskede at skabe bedre mulighed for aktivitet og udfoldelse, især dem der relaterer sig til vandet og søbredden.

**Eksisterende forhold:** På strækningen mellem Dronning Louises Bro og Sankt Hans Gade mangler det øvre stiforløb, der er inddraget til parkering for år tilbage. Promenaden præges af megen trafik og søgen efter P-pladser. Promenaden mellem Dronning Louises Bro og Baggesensgade karakteriseres ved et levende café- og butiksliv samt et virvar af cykel- og bilparkering, der spærrer for synet ud over søen. Begge sider kendetegnes ved en ovenhængt gadebelysningen frem for parklamper som langs det øvrige promenadeforløb samt en dyster graffiti-overmalet gangtunnel under Dronning Louises Bro.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Ved at nedlægge alle P-pladser fra Baggesensgade til Dronning Louises Bro og P-pladserne på vandsiden til Sankt Hans Gade kan der etableres et sammenhængende promenadeforløb, der kan udnyttes til nye opholds- og aktivitetsformer. Cafélivet får mulighed for at udvikle sig og i højere grad udnytte sin beliggenhed ud til vandet. Projektet koordineres med projekt "Cykelmulighed langs søerne". På Peblinge





Dossering kan det evt. overveje at ændre nedgangen til søerne og gangtunnelen til et mere trapeagtigt forløb, som man både kan sidde og gå på. En fuldstændig forskønnelse af gangtunnelerne og dermed forbindelsen mellem de to kvartersdele kan ikke løftes ved hjælp af P-strategien. Forslaget føres på borger-idélisten.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne, når projekt "Cykelmulighed langs søerne" er gennemført.

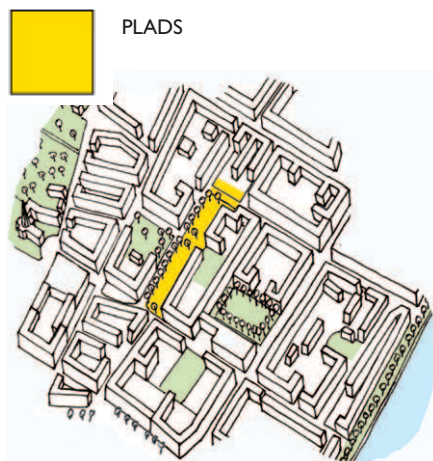


**G. Nye forbindelser på tværs og langs af kvarteret.** For at skabe trygge og sikre forhold for de bløde trafikanter – især cyklister - fremkom der forskellige ønsker om at styrke forbindelserne i kvarteret enten på tværs eller inden for de respektive bydele.

**Eksisterende forhold:** Nørrebrogade med sin intense trafik opleves som den sværeste barriere at krydse og bidrager stærkt til at Indre Nørrebro både er og opleves opdelt. Derudover opleves gaderne, der samles ved Sankt Hans Torv som en barriere mellem søernes beboelseskvarterer og Guldbergsgades og Sjællandsgades institutioner og skoler. Den samme barriere udgør Griffenfeldsgade og Stengade mellem skolerne i Hans Tavsens Gade og beboelseskvarterne langs Peblinge Sø.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Da skolevejsforbindelserne løses i to andre projekter foreslås det at styrke forbindelsen Blågårdsgade- Fælledvej så der skabes tryggere forbindelser mellem Metroen ved Forum, sportshallen i Korsgade og Rantzausgade på den ene side af Nørrebrogade og Sankt Hans Torv på den anden. Forbindelsen etableres ved at skabe sikre krydsninger og grønne strækninger. Projektet koordineres med projekt "Forbedring af Nørrebrogades funktion som strøggade."

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.



**H. Omdannelse af Stengade og området omkring til et godt byrum.** Stengade og de omkringliggende arealer bør omlægges til et spændende byrum, f.eks. med pladسدannelse på tværs af Baggesensgade mellem Stengade og Slotsgade.

**Eksisterende forhold:** Byrummet omkring Stengade består af et ubenyttet grønt areal, der tilhører FSB på den ene side af Baggesensgade og en tom grund, ejet af Københavns Kommune, der anvendes til en midlertidig P-plads på den anden side. FSB's grønne areal mod Blågårds Plads fremstår som en mur af gamle høje træer. Det flyder med affald under dem, så selv om man kunne, ville man ikke have lyst til at benytte arealet rekreativt. Overfor ligger en fuldstændig nedslidt Folkets Park og Prins Jørgens Gade, der er afspærret med betonklodser.

**Forvaltningens forslag til løsning:** I forbindelse med etableringen af et P-anlæg på kommunens tomme grund forskønnes pladsen og krydsningerne over Baggesensgade, Stengade og Slotsgade. Folkets Park og gaderne rundt om forskønnes i 2007/8. Projektet koordineres med busslusen i Stengade.



Det øvrige byrum omkring Stengade kan ikke løftes ved hjælp af P-strategien, da der ikke er nævneværdige P-pladser at nedlægge. Forslaget føres på borger-idélisten.

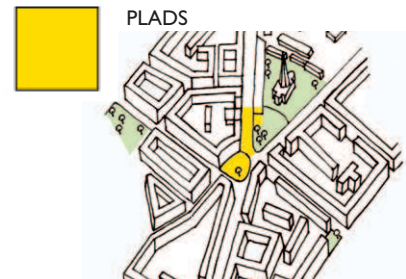
**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Plads ovenpå P-anlæg og en sikker krydsning over Stengade. Projektet skal koordineres med de øvrige projekter omkring Stengade.



### **I. Udvidelse af Sankt Hans Torv til og med Verdens Kultur Centeret (kulturhuset) i forbindelse med etableringen af P-anlæg.**

Pladsen foran Verdens Kultur Centeret i Nørre Allé skal bindes sammen med Sankt Hans Torv, når P-anlægget etableres. Deltagerne på borgermødet ønskede dog ikke at det koster for mange P-pladser.

**Eksisterende forhold:** Det korte vejstykke karakteriseres af P-pladser på begge sider af vejen. På kulturhussiden trækker forretningslivet op i Nørre Allé. På den modsatte side ligger Sankt Johannes Kirke med en smuk nyrenoveret plads foran.



**Forvaltningens forslag til løsning:** P-pladserne nedlægges på begge sider af Nørre Allé op forbi Verdens Kultur Centeret, hvor der etableres et torv med sivetraffic og brede fortove, så der skabes sammenhæng mellem det nye torv samt pladsen foran Sankt Johannes Kirke og Sankt Hans Torv. Det nye torv udvikles i samarbejde med Verdens Kultur Centeret, så det kan danne rammen om spændende internationale kulturelle begivenheder og events.



**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Hele projektet udføres.

### **J. Etablering af ”drypvis” cykelparkering på nedlagte P-pladser.**

Deltagerne ønskede at der etableres en række cykelparkeringer rundt om i kvarteret ved at nedlægge en eller to P-pladser.

**Eksisterende forhold:** Rigtig mange steder rundt om i byen henstår en eller flere rækker cykler langs husfacaderne. De fylder dels op og gør det svært at passere, dels giver de et særdeles rodet indtryk i byrummet. Mange cykler er glemte eller benyttes ikke dagligt, og burde derfor opbevares et helt andet sted.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Der skal udvikles et koncept for, hvordan de drypvisse cykelparkeringspladser skal udformes for at sikre at de parkerede cykler ikke blot skaber et rodet indtryk et nyt sted i gaderummet. F.eks. kan de omkranses af træer, kunst, plinte eller andet der fjerner førstehåndsindtrykket fra cyklerne. Projektet koordineres med forslagene i Cykelpakken.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.



# Samtlige forslag til bedre byrum på Nørrebro

**På de følgende sider har Forvaltningen oplistet alle de forslag til byrum, der blev fremført på borgermødet på Nørrebro:**

## Pladser – små rekreative byrum...undervejs

Deltagerne syntes generelt bedre om små pladser med rekreative muligheder i stedet for store spektakulære pladser. Der herskede også et udbredt ønske om at styrke de eksisterende pladser -især dem, der ligger på eller i nærheden af de nye forbindelsesveje.

## Styrk pladserne på Hans Tavsens Gade forbindelsen

Deltagerne ønsker pladسدannelser på eller i nærhed af Hans Tavsens Gade forbindelsen ved at nedlægge P-pladser og/eller regulere biltrafikken. De ønskede byrum og mødesteder samt opholds- og aktivitetsmuligheder på vej til og fra skole på følgende steder:

- På eller ved Hans Tavsens Gade i nærheden af Blågården Skole og Hellig Kors Skole, f. eks
- mellem Skyttegade og Struenseegade
- På noget af den brede cykelsti i gaden
- På Jesper Brochmandsgade mellem Hans Tavsens Gade og Struenseegade
- Styrk pladsen på hjørnet af Griffenfeldsgade/Korsgade
- Styrk pladsen bag Blågårds Plads ud mod Korsgade
- Styrk pladsen foran Helligkors Kirke på Kapelvej/Korsgade
- Stengade og de omkringliggende arealer bør omlægges til et spændende byrum, f.eks. med pladsdannelse på tværs af Baggensgade mellem Stengade og Slotsgade.

## Stor plads på Sjællandsgade og styrk pladserne i Sjællandsgadekvarteret

Der var et udpræget ønske om at etablere en stor plads på Sjællandsgade fra Prinsesse Charlottes Gade til Refnæsgade ved at nedlægge alle eller nogle P-pladser evt. kombineret med et P-anlæg. Pladsen skal forbindes med en direkte forbindelse og indgang til Assistens Kirkegård.

## Sankt Hans Torv og de omkringliggende pladser

Under den afsluttende prioritering kunne deltagerne tilslutte sig at binde pladsen foran kulturhuset i Nørre Allé sammen med Sankt Hans Torv, når P-anlægget etableres. Det må dog ikke koste for mange P-pladser. Derudover havde grupperne følgende forslag til indsats omkring Sankt Hans Torv:

- Pladsdannelse i Birkegade fra Guldbergsgade til og med Y-krydset ved Egegade. Pladsen skal forskønnes

og gøres grønnere og anvendes til ophold, grillplads og evt. legeplads

- En udvidelse af Sankt Hans Torv op ad Nørre Allé til og med Ahornsgade, og Guldbergsgade fra og med Elmegade til Fælledvej, som omlægges til strøggade. Samtidig nedlægges biltrafik og parkering og bustrafikken skal flyttes fra Elmegade til Fælledvej

## Pladser andre steder i bydelen

Deltagerne foreslog:

- Plads eller fortovsudvidelser i krydsene på Møllegade -især i krydset ved Guldbergsgade
- Etablering af cykelparkering ved at nedlægge en eller to P-pladser

Enkeltgrupper foreslog derudover at:

- Styrke Guldbergs Plads
- Styrke pladsen mellem Meinungsgade, Prinsesse Charlottes Gade og Frederik VII's Gade
- Skabe pladسدannelser på hjørnet af Fensmarkgade/ Refnæsgade og Arresøgade/Tagensvej, Fensmarkgade/Tagensvej
- Forskønne Refnæsgade
- Nørrebros Runddel gøres grønnere og bilerne fjernes
- Pladsen ved Landsarkivet på Jagtvej skal styrkes i forbindelse med metrostationen og forlænges ned langs Rantzausgade
- Plads eller fortovsudvidelse i krydset Jesper Brochmandsgade/Rantzausgade
- Etablere en plads for enden af Rantzausgade på Engstrøms grund
- Plads eller fortovsudvidelse i krydset Læssøes-gade/Ryesgade

## Strøggader, der løfter kvarteret... endnu mere

### Gaderne omkring Sankt Hans Torv

Mange af deltagerne mente, at det var oplagt at styrke strøggadeeffekten, der allerede ses i gaderne omkring Sankt Hans Torv. Gruppernes forslag var forskellige, men f.eks. kunne det gøres ved at fjerne parkering og evt. gennemkørsel i:

- Elmegade, Birkegade og Egegade kunne gøres til strøggader ved at fjerne P-pladserne
- Guldbergsgade fra Sankt Hans Torv til Empire Bio
- Fælledvej kunne omlægges til strøg ved at fjerne nogle P-pladser
- Ravnsborggade og Ravnsborg Tværgade kunne blive et bedre strøg ved at sløjfe parkering i den ene side og fredeliggøre trafikken
- Sankt Hans Gade

### Rantzausgade

Deltagerne var enige om, at Rantzausgade trænger til et løft og bør omdannes til et strøg med brede fortove og bedre forhold for gående og cyklister. Det kunne f.eks. gøres ved at nedlægge alle eller nogle P-pladser og ved at regulere bil- og bustrafikken eller lede trafikken ud på andre veje.

### Enkeltgrupper foreslog andre strøggader

- Nørrebrogade som én lang strøggade
- Strøg på Baggensgade fra Blågårdsgade til søerne

### Forbindelser der skaber sammenhæng og tryghed

Der herskede udbredt enighed om at skabe trygge forbindelser for cykler og gående på kryds og tværs af kvarteret.

Allervigtigst er dog at sikre skolevejene på begge sider af Nørrebrogade. Disse forbindelsesveje vil samtidig skabe sammenhæng mellem boligkvarterene og søerne. Deltagerne forestiller sig forbindelser, der snor sig gennem kvarteret ad de eksisterende gader, som omlægges til trygge, rekreative og forskelligartede byrumsforløb, der undervejs knyttes sammen af små pladser med opholds- og aktivitetsmuligheder.

### Guldbergsgade – Sankt Hans Gade forbindelsen

Grupperne havde følgende forskellige forslag til, hvad forbindelsen bør tage højde for:

- Betone at Guldbergsgade og Sankt Hans Gade er livsnerven i hele skoledistriktet ved at fredeliggøre disse veje og binde dem sammen
- Fra Sankt Hans Torv til Empire Bio skal der etableres bredere fortove og sivegader, plus et antal små pladser langs Møllegade og Guldbergsgade
- Dobbelttettet cykelsti i Sankt Hans Gade
- Omlægge Sankt Hans Gade til en forbindelsesvej ved at fjerne nogle af bilerne i gaden
- Nedlægge bil- og bustrafikken i Elmegade og Nørre Allé og lad dem køre ad Blegdamsvej og Fælledvej i stedet
- Lav intelligent spærring ved Sankt Hans Gade og Guldbergsgade på de tidspunkter af dagen, hvor børnene skal til og fra skole

### Hans Tavsens Gade – Peblinge Sø forbindelsen

Grupperne havde følgende forskellige forslag til, hvor en sikker skolevejsforbindelse til Blågården Skole, Hellig Kors Skole, Jagtvejens Skole og Metropolitanskolen kunne ligge:

- Forbindelsesvej for skolebørn fra søerne ad Baggensgade op til Stengade, hvor byrummet skal udvikles og den eksisterende sti til Blågårds Plads

skal styrkes. Skolevejen fortsætter ad Prins Jørgens Gade via Griffenfeldsgade, Vævergade, Korsgade og videre ad Hans Tavsens Gade og Hans Egedes Gade helt op til Jagtvej

- En samlet skolevejsrute gennem Prins Jørgens Gade, Griffenfeldsgade, Tjørnegade og Kapelvej til Hans Tavsens Gade
- Skoleforbindelse fra hjørnet af Skyttegade og Hans Tavsens Gade via Kapelvej til Korsgade ned til bagsiden af Blågårds Plads

### Forbindelser på tværs af kvarteret

Generelt ønskede deltagerne at styrke forbindelsen i og mellem de to bydele på tværs af Nørrebrogade, f.eks. ved at etablere:

- En direkte forbindelse fra Sjællandsgade til Assistens Kirkegård. Denne overgang er især problematisk for cyklister og skaber farlige situationer for alle trafikanter
- En forbindelse til den nye sportshal i Korsgade fra den anden side af Nørrebrogade

### Lokale forbindelser og forbindelser ud af kvarteret

For at skabe trygge og sikre forhold for de bløde trafikanter – især cyklister - foreslog enkelt-grupper at:

- Etablere forbindelsesveje for cyklister gennem De Gamles By, så det bliver lettere at cykle på tværs af området og undgå de trafikerede veje
- Skabe bedre forhold for cyklister og små opholdssteder på Blegdamsvej ved at nedlægge nogle af P-pladserne
- Etablere cykelvejsforbindelser på Blegdamsvej, Sankt Hans Gade, Ravnsborggade og Ravnsborg Tværgade
- Omlægge Griffenfeldsgade til forbindelse med gode cykelstier og brede fortove fra Åboulevard til Korsgade
- Fortsætte den grønne forbindelse fra Jagtvej til Åboulevard mellem Hans Egedes Gade og Laurids Skaus Gade

### Promenader

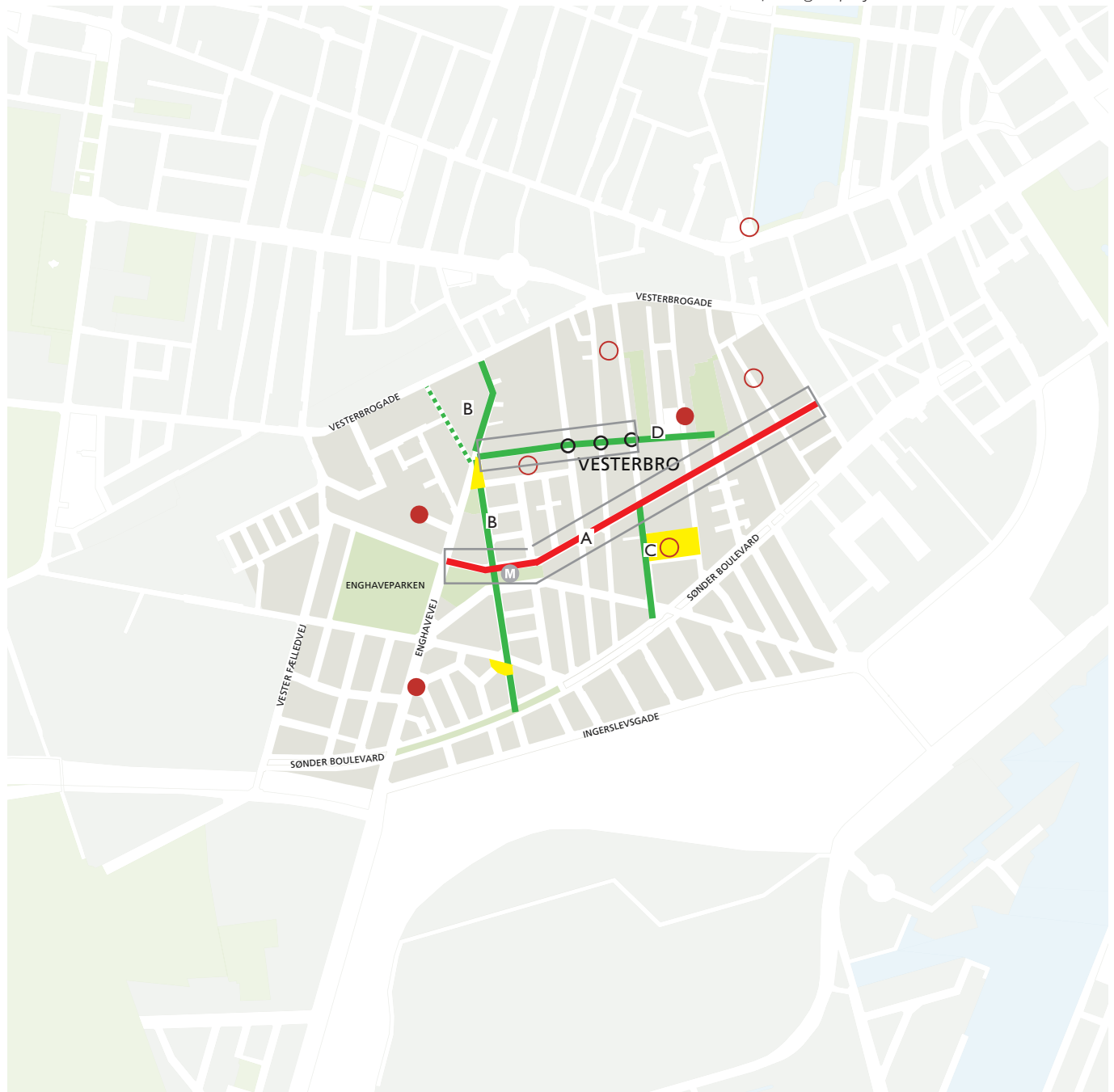
Næsten alle grupperne synes, at det kunne være dejligt med en smukkere dossering på begge sider af Dronning Louises Bro fra Baggensgade til Sankt Hans Gade. Der var dog enighed om, at sikre skolevejsforbindelser og de mere forsømte områder har første prioritet.










Derudover var der enkeltgrupper, som foreslog:

- Guldbergsgade som promenade/strøg
- Elmegade som promenade/plads

# VESTERBRO

De vigtigste byrumsforbedringer i følge borgermødets deltagere og Forvaltningens forslag til projekter i Fase I.



- |   |             |   |                                      |   |   |     |                                    |   |                           |   |  |
|---|-------------|---|--------------------------------------|---|---|-----|------------------------------------|---|---------------------------|---|--|
|  | PLADS       |  | PARKERINGSANLÆG<br>FASE I, 2006-2009 |  | PARKERINGSANLÆG<br>ALTERNATIVE                                  | A-Z | PRIORITEREDE<br>BYRUMSFORBEDRINGER |  | SIKRE KRYDSNINGER / "ØER" | A | ISTEDGADE, STRØGGADE                               |
|  | STRØGGADE   |  | ALTERNATIV FORBINDELSE               |  | PROJEKTER SOM FORVALTNINGEN<br>ANBEFALER AT GENNEMFØRE I FASE I |     |                                    |   |                           | B | HADERSLEVGADE OG ENGHAVEVEJ<br>ELLER SUNDEVEDSGADE |
|  | FORBINDELSE |   |                                      |   |   |     |                                    |   |                           | C | LITAUENS PLADS OG FORBINDELSE<br>I SAXOGADE        |
|  | PROMENADE   |   |                                      |   |   |     |                                    |   |                           | D | MATTHÆUSGADE, SKOLEVEJS-<br>FORBINDELSE            |

# Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet

På borgermødet i Vesterbro Kulturhus på Lyrskovsvej, diskuterede de ca. 20 deltagere - opdelt i tre grupper - hvilke nye byrum de ønsker sig på Vesterbro.

Indledningsvis oplistes her de ønsker til byrum, som deltagerne var enige om at prioritere højest. Forvaltningens forslag til løsninger, på de følgende sider, er foreløbige bud. De enkelte projekter skal udvikles i en tæt dialog med borgerne, ligesom der skal tages hensyn til trafikale forhold mm.

På side 32-33 oplistes samtlige forslag til byrum på Vesterbro.

Citater, der rammer stemningen på borgermødet på Vesterbro.

*”Jeg mener, alle P-pladser i Istedgade skal væk af hensyn til cykelsikkerheden. I dag, hvor man skal uden om bilerne, sker der uheld hver dag med bildøre, der bliver slået op, når cyklisterne passerer. Hvis der stadig skal være parkering i Istedgade, så skal der også være cykelstier. Det synes jeg samtidig er synd, for så er der næppe plads til de brede fortove, vi godt kunne tænke os. Jeg er derfor ikke tilhænger af cykelstier i Istedgade, men af fredeliggørelse af trafikken i gaden.”*

*”De tre nord-sydgående akseforslag er forskellige: Saxogade er mest tænkt som gågade, Enghavevej som cykelsti.”*

*”Saxogade-ideen vil koste meget i P-pladser”.*

*”Oehlenschlägersgade er Vesterbros kedeligste og mørkeste. Så ideen var først og fremmest at peppe en meget kedelig gade op – ikke primært for at få cykelstier”.*

*”En tredje dimension er, at Saxogade ikke er så smal som Oehlenschlägersgade – men stadig ikke bred nok til, at træer vil kunne trives. Så vil man have grønne arealer, skal man nok helt over i Haderslevgade og gøre noget der”.*



Overslag over hvor meget det ”koster” at udføre de prioriterede projekter, i antal P-pladser. Tallet i parentes er det totale antal P-pladser det pågældende sted eller strækning.

## OVERSLAG P-pladser i Fase I

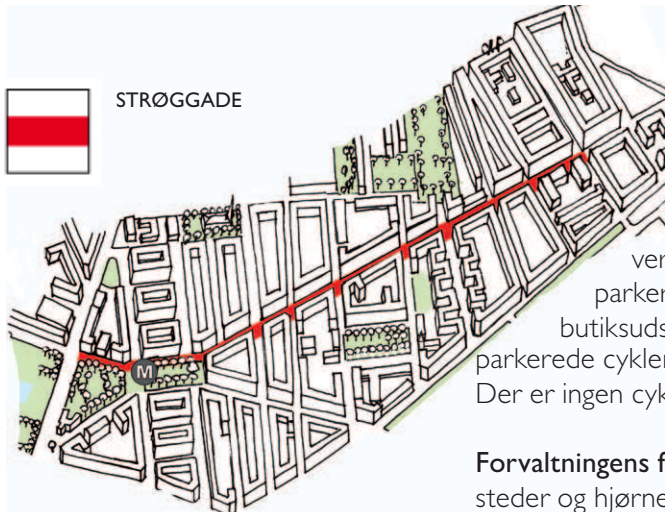
A. Istedgade omlægges til strøggade (134)	50 stk
B. Nord-syd forbindelse i Haderslevgade ( 48)	0 stk
C a. Litauens Plads (57)	0 stk
C b. Saxogade (34)	0 stk
D. Matthæusgade, skolevej (60)	15 stk
<b>I alt</b>	<b>65 stk</b>

Deltagerne var enige om, at det er vigtigst at:

- Istedgade omlægges til strøggade
- Etablere en nord-syd forbindelse fra Vesterbrogade over Tove Ditlevsens Plads og Haderslevgade til Sønder Boulevard
- Forbedre og udvide Litauens Plads og forskønne Saxogade
- Matthæusgade gøres til en sikker skolevejsforbindelse bl.a. ved at danne pladser eller øer i krydsene ved Oehlenschlägersgade, Valdemarsgade, Saxogade og Dannebrogsgade

# Borgerprioriterede projekter på Vesterbro

**Uddybende beskrivelse af de indsatsområder som deltagerne var enige om at prioritere højest:**



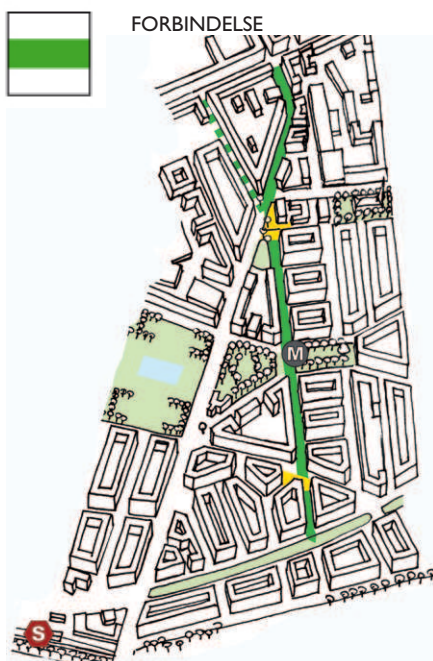
## A. Omlægning af Istedgade til strøggade.

Deltagerne fastslog, at det er allervigtigst, at Istedgade omlægges til et reelt strøg og de ønskede at gaden udformes på de gåendes præmisser. En stor del af P-pladserne nedlægges og der skal ikke være cykelstier, da disse findes på Sønder Boulevard og Vesterbrogade.

**Eksisterende forhold:** Istedgade karakteriseres ved et farverigt og alsidigt handels- og caféliv samt en mængde trafik og parkerede biler, der står tæt pakket langs fortovene. Cafélivet og butiksudstillingerne er flyttet ud på fortovene sammen med skilte og parkerede cykler, hvorfor fremkommeligheden for gående er indskrænket. Der er ingen cykelstier i Istedgade.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Fortovet gøres bredere på udvalgte steder og hjørner, hvor café- og handelslivet kan fremmes ved at nedlægge parkeringen. Med denne strategi kan fortovene også fremover udvides efter behov. Forholdene for cyklister forbedres og koordineres med Cykelpakens forbedringer af forholdene for cyklister i Istedgade.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Hele projektet udføres.



## B. Etablering af en nord-syd forbindelse fra Vesterbrogade over Tove Ditlevsens Plads og Haderslevgade til Sønder Boulevard.

Deltagerne ønskede at etablere en tæt forbindelse mellem Tove Ditlevsens Plads og Enghave Plads i Haderslevgade ved at nedlægge alle P-pladser. Derudover ønskede de en forbindelse i Haderslevgade fra Enghave Plads over Liva Weels Plads til Sønder Boulevard ved at nedlægge nogle af P-pladserne. Der var også forslag fremme om at forlænge Tove Ditlevsens Plads forbindelsen til Vesterbrogade enten ved at omlægge Enghavevej eller Sundevedsgade til en forbindelse eller ved at etablere en cykelsti på Enghavevej.

**Eksisterende forhold:** Den meget brede Haderslevgade fremstår med københavnerfortove, smukke og velholdte beboelsesejendomme og megen parkering. Den nordlige del karakteriseres desuden ved Engskolen og dens skolegård, som ligger ud til gaden, hvor der er etableret en sikker krydsning. Sundevedsgade omlægges i forbindelse med Helhedsorienteret Byfornyelse og der er cykelstier på dele af Enghavevej. Metroens placering på Vesterbro er under overvejelse pga. Folketingets Trafikudvalgs anmodning om en hurtig undersøgelse af linieføringen på Vesterbro.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Haderslevgade mellem Tove Ditlevsens Plads og Enghave Plads kan omlægges til en forbindelse ved at nedlægge alle P-pladserne mellem Frederiksstadsgade og Broergade og omlægge dette stykke til stille- og legeareal for gadens skole- og institutionsbørn. Omlægningen skal foregå i samarbejde med gadens institutioner. Skråparkeringen på den øvrige del ned mod Enghavevej omlægges til parallelparkering for at give et bedre kig til Enghave Plads. Fortovet i denne side kan evt. gøres bredere. På denne del og i den sydlige del af Haderslevgade etableres der øer og plantes træer på hjørnerne og overfor hjørnerne. På disse øer kan der evt. også opsættes plinte, cykelstativer, supplerende belysning eller lignende. Liva Weels Plads kan styrkes ved at nedlægge de omkringliggende P-pladser og evt. fjerne de tre bunkers.



**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet har 3. prioritet i Fase I og bør genovervejes i Fase II i dialog med borgerne, når metrostationens placering er afklaret. En evt. gennemførelse i Fase I kunne være at omlægge den nordlige del af Haderslevgade til stille- og legevej.

*Skitserne viser deltagernes forslag.*

*Billederne viser, hvordan der ser ud på stedet eller strækningen idag.*

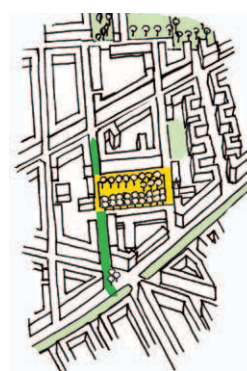
### C. Forbedring og udvidelse af Litauens Plads og forskønnelse af Saxogade.

**Eksisterende forhold:** Litauens Plads omgives af en karré af meget smukke beboelsesejendomme, en kirke, en moderne daginstitution, en skole og en karré med et nyere byggeri. Pladsen selv er nedslidt og består af et boldbur og en udtjent opholdsdel. For enden af boldburet løber en selvlavet sti, der forbinder Saxogade som er delt af pladsen. Der løber ligeledes en baggårdsagtig passage fra pladsen til Oehlenschlägersgade. Den del af Saxogade, der går op mod Istedgade er forskønnet, mens delen der går ned mod Sønder Boulevard, er en parkeringsgade. Metroens placering på Vesterbro er under overvejelse pga. Folketingets Trafikudvalgs anmodning om en hurtig undersøgelse af linieføringen på Vesterbro, hvilket har betydning for Litauens Plads.

**Forvaltningens forslag til løsning:** P-pladserne nedlægges på nordsiden og arealet inddrages i pladsen. Pladsen og boldspilsfaciliteterne renoveres og forskønnes. I Saxogade nedlægges et mindre antal P-pladser, så der kan skabes en grøn forbindelse til Sønder Boulevard. Forbindelsen mellem Saxogade nord og syd for pladsen styrkes og forskønnes. Projektet udarbejdes i samarbejde med Litauens Pladslav og andre lokale interessenter.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne, når Metro-linieføringen på Vesterbro er afklaret.

PLADS OG FORBINDELSE



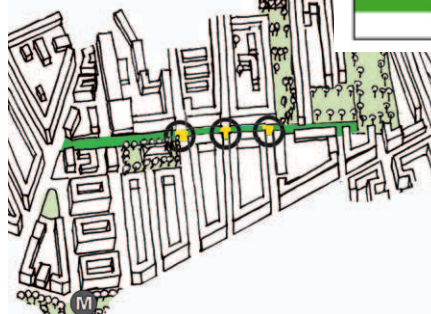
### D. Matthæusgade gøres til en sikker skolevejsforbindelse bl.a. ved at danne pladser eller fortovsudvidelser i krydsene ved Oehlenschlägersgade, Valdemarsgade, Saxogade og Dannebrogsgade

**Eksisterende forhold:** Matthæusgade er allerede fredeliggjort fra Saxogade til Otto Krabbes Plads. Resten af gaden karakteriseres ved en række smukke og særprægede ejendomme, en skole, daginstitutioner, en kirke og to 70'er beboelsesejendomme ved Enghavevej. Matthæusgade krydses af 4-5 sidegader.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Fortovsudvidelser på hjørnerne til sidegaderne eller etablering af overkørsler så krydsningerne bliver smukke og sikre, og børnene har mulighed for at se og blive set. Derudover nedlægges et mindre antal P-pladser for at give luft og plads til træer eller andet gadeinventar, udsmykning eller supplerende belysning.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Hele projektet udføres.

FORBINDELSE



# Samtlige forslag til bedre byrum på Vesterbro



På de følgende sider har Forvaltningen oplistet alle de forslag til byrum, der blev fremført på borgermødet på Vesterbro. Det konkrete forslag fra web-dialogen er angivet med (web):

## Pladser – Tove Ditlevsens Plads, Litauens Plads og små øer

Deltagernes forslag til pladser var oftest renovering og forskønnelse af pladser på forbindelsesruter eller etablering af nye pladser eller øer på forbindelses- eller stilleveje.

Alle pegede på en indsats i forhold til:

- Tove Ditlevsens Plads, som bør forbindes med Enghave Plads ved at nedlægge alle P-pladser i Haderslevgade og forskønne gaden

Derudover var der stor opbakning til at:

- Etablere små pladser/øer på hjørnerne af Matthæusgade og Oehlenschlägersgade samt Valdemarsgade til Fredrøeriksstadsgade, bl.a. for at skabe sikre skoleveje
- Litauens Plads skal forbedres, f.eks. ved at nedlægge P-pladser i Estlandsgade og Saxogade og koble pladsen sammen med en forbindelse i Saxogade bl.a. for at sikre skolevejene

Enkeltgrupper foreslog pladسدannelser eller forskønnelse af pladser på følgende steder:

- Små pladسدannelser i krydsene Istedgade/ Skydebanegade og Skydebanegade/ Sønder Boulevard samt en forbindelse mellem dem
- "Blindtarmen" fra Istedgade ved Skydebanehaven omlægges til en plads
- Pladsen ved Vega gøres mere attraktiv og pladsagtig
- Vesterbros Torv udvides ved at omlægge Svendsgade til plads
- Vesterbros Torv forbedres ved at nedlægge P-pladser i Eskildsgade samt Absalonsgade
- Plads eller ødannelse i Kaalundsgade/ Oehlenschlägersgade/ Vesterbrogade
- Det første stykke af Rejsbygade fra Enghavevej omlægges til en plads
- Alsgadeområdet har brede men ret kedelige gader. Etabler gode pladser/øer ved at nedlægge 3-4 pladser i hvert kryds ved Dannevirkegade, Slesvigsgade og Ejderstedgade
- Ø-dannelse på hjørnet af Valdemarsgade og Vesterbrogade ved nedlæggelse af få p-pladser (web)

## Strøggader – Istedgade

Alle deltagere var enige om, at det er meget vigtigt at Istedgade omlægges til et reelt strøg. Forslagene til indsats var forskellige, men under fællesdiskussionen enedes man om, at gaden skal udformes på de gåendes præmisser med nedlæggelse af en stor del af P-pladserne og uden anlæg af cykelstier, da disse findes på Sønder Boulevard og Vesterbrogade.

En enkelt gruppe foreslog at styrke Oehlenschlägersgades butiks- og "strøg"potentiale.



### Forbindelser mellem nord og syd ad Haderslevgade

Alle grupper pegede på en nord – syd forbindelse mellem Vesterbrogade/ søerne og Sønder Boulevard/ havnen. Forslagene til steder var imidlertid forskellige, men i den efterfølgende diskussion enedes man om, at det vil være bedst at:

- Etablere en tæt forbindelse mellem Tove Ditlevsens Plads og Enghave Plads i Haderslevgade ved at nedlægge alle P-pladser
- Etablere en forbindelse i Haderslevgade fra Enghave Plads over Liva Weels Plads til Sønder Boulevard ved at nedlægge nogle af P-pladserne
- Derudover foreslog enkeltgrupper at forlænge Tove Ditlevsens Plads-forbindelsen til Vesterbrogade enten ved at omlægge Enghavevej eller Sundevedsgade til en forbindelse eller ved at anlægge cykelstier på Enghavevej

Derudover foreslog enkeltgrupper at etablere nord-syd forbindelser på nedenstående steder. De var dog selv skeptiske overfor forslagene, fordi de enten ville bruge mange P-pladser uden at have den store indflydelse på byrummet eller simpelthen fordi gaderne ansås for at være for smalle eller uegnede til at etablere grønne eller livlige byrum i. Forslagene lød på at:

- Omlægge Saxogade fra Matthæusgade til Dybbølsgade/Sønder Boulevard til en forbindelse (fortrinsvis for gående) og skabe sammenhæng til Litauens Plads
- Omdanne Oehlenschlägersgade til en forbindelse, der er venlig for cyklister. Alternativt kunne der også gøres noget ved hjørnerne og handelsområdet ved Kaalundsgade
- Skabe forbindelse fra søerne og Bagerstræde via Sundevedsgade, Absalonsgade og Skelbækgade til Dybbølsbro (cykelbro til Islands Brygge)
- Omlægge Eskildsgade til cykelforbindelse

### Andre forbindelser

Der herskede ligeledes bred tilslutning til at omlægge Matthæusgade til en forbindelse eller stillegade med rekreative områder og sikker skolevej, der derudover forbinder Tove Ditlevsens Plads med Saxoparken, Otto Krabbes Plads og Skydebanehaven.

Derudover stillede enkeltgrupper forslag om følgende forbindelser:

- Istedgade - Litauens Plads forbindelsen i Saxogade forbedres ved at fjerne alle P-pladser
- Skabe forbindelse mellem Skydebanehaven, Otto Krabbes Plads og Saxoparken
- Etablere en cykelsti langs Enghave Plads mellem Ny Carlsberg Vej og Haderslevgade
- Skabe en grøn forbindelse med cykelsti på Ny Carlsberg Vej fra hjørnet af Ejderstedgade og Enghaven til Carlsberg-området

### Promenader

Der var ingen ønsker om promenader på Vesterbro



# ISLANDS BRYGGE

De vigtigste byrumsforbedringer i følge borgermødets deltagere og Forvaltningens forslag til projekter i Fase I.




 PLADS

 STRØGGADE

 FORBINDELSE

 PROMENADE

 PARKERINGSANLÆG  
FASE I, 2006-2009

 PARKERINGSANLÆG  
ALTERNATIVE

A-Z PRIORITEREDE  
BYRUMSFORBEDRINGER

 SIKRE KRYDSNINGER / "ØER"

 PROJEKTER FORVALTNINGEN ANBE-  
FALER AT GENNEMFØRE I FASE I

A LEIFS PLADS

B KIGKURREN

C "DRYPVISE" CYKEL-P-PLADSER  
(EJ INDTEGNET)

D ISAFJORDSGADE, STRØGGADE

E FORBINDELSER TIL AMAGER FÆLLED OG  
CHRISTIANSHAVN

F GRØN FORBINDELSE PÅ GL JERNBANE

# Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet

På borgermødet i Teknik- og Miljøforvaltningens kantine i Njalsgade, diskuterede de ca. 25 deltagere - opdelt i fire grupper - hvilke nye byrum de ønsker sig på Islands Brygge.

Indledningsvis oplystes her de ønsker til byrum, som deltagerne var enige om at prioritere højest. Forvaltningens forslag til løsninger, på de følgende sider, er foreløbige bud. De enkelte projekter skal udvikles i en tæt dialog med borgerne, ligesom der skal tages hensyn til trafikale forhold mm.

På side 40-41 oplystes samtlige forslag til byrum på Islands Brygge.

Citater, der rammer stemningen på borgermødet på Islands Brygge.

*” Leifs Plads: pladsen må ikke indskrænke den eksisterende legeplads, for der skal være så meget plads som muligt, hvor børnene kan bevæge sig”.*

*” Islands Brygge er som en ø, afgrænset af Islands Brygge, Artillerivej og Sturlasgade. Og vi kunne godt tænke os at skabe flere overgange til og fra Bryggens boligområde, bl.a. ved at etablere overgange til Havneparken på tværs af Islands Brygge og over Artillerivej til Fælleden.”*

*”Husk at lade være! Husk at lade nogle steder ligge uden planlægning - lad tingene vokse af sig selv hist og her, så ikke enhver kvadratmeter skal bruges til noget bestemt”.*

*”Vi skal passe på, at det hele ikke bliver for friseret”*



Overslag over hvor meget det ”koster” at udføre de prioriterede projekter, i antal P-pladser. Tallet i parentes er det totale antal P-pladser det pågældende sted eller strækning.

## OVERSLAG P-pladser i Fase I

A.	Leifs Plads (129)	50 stk
B.	Kigkurren omlægges til en egentlig plads (110)	0 stk
C.	Cykelparkering (-)	0 stk
D.	Isafjordgade omlægges til strøg (18)	10 stk
E.	Forbindelser til Amager Fælled og Christianshavn (-)	0 stk
F.	Grøn forbindelse på Jernbanetrachéet (0)	0 stk
<b>I alt</b>		<b>60 stk</b>

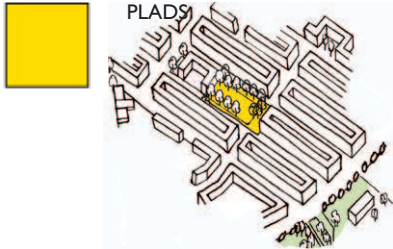
Deltagerne var enige om, at det er vigtigst at:

- Forbedre og udvide Leifs Plads i forbindelse med etablering af P-anlæg under pladsen
- Kigkurren omlægges til en egentlig plads
- ”Drypvis” cykelparkering på P-pladser som nedlægges rundt om i bydelen
- Isafjordgade omlægges til strøggade
- Der etableres bedre forbindelser til Amager Fælled og Christianshavn
- Jernbanetrachéet, der løber langs Snorresgade, omlægges til en grøn forbindelse

# Borgerprioriterede projekter på Islands Brygge

Skitserne viser deltageres forslag.

Billederne viser, hvordan der ser ud på stedet eller strækningen idag.



## Uddybende beskrivelse af de indsatsområder som deltagerne var enige at prioritere højest:

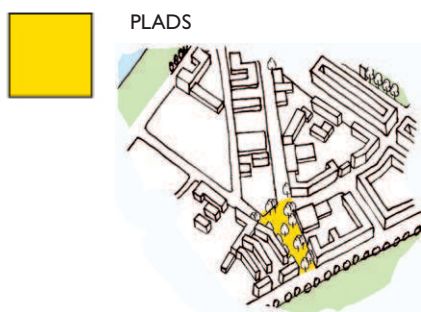
### A. Forbedring og udvidelse af Leifs Plads.

Leifs Plads skal renoveres og forskønnes i forbindelse med det nye underjordiske P-anlæg. Deltagerne ønskede at udvide pladsen med alle eller nogle af P-pladserne på gaderne rundt om (Leifsgade, Bergthorasgade og Gunløgsgade). Der blev lagt stor vægt på at bevare og udvikle legepladsen.

**Eksisterende forhold:** Leifs Plads er i dag en bemandet - men nedslidt - legeplads som ligger lidt klemt inde mellem et 6 etagers betonhus og en ring af parkerede biler. Pladsen virker fra nogle sider lukket på grund af boldbur-snet og et gammelt stakit. Gaderne og fortovene rundt om er meget brede. Byrummet består - bortset fra betonhuset - af de smukke gamle beboelses-ejendomme som karakteriserer Islands Brygge. Der bygges et underjordisk P-anlæg på Leifs Plads i Fase I.

**Forvaltningens forslag til løsning:** I gaderne rundt om Leifs Plads nedlægges P-pladserne helt eller delvist, så det rekreative område forøges. Pladsen forskønnes og legepladsen renoveres. For at styrke bylivet etableres bre-dere fortove i solen med mulighed for udeservering. En del af parkeringen ned- eller omlægges i Gunløgsgade for at styrke forbindelsen til Isafjords-gade. Projektet udvikles i dialog med de omkringboende for at få skabt en sammenhængende løsning for det nye byrum.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Hele projektet udføres.



### B. Omlægning af Kigkurren til en egentlig plads.

Kigkurren skal omlægges til en egentlig plads ved at nedlægge parkering på og rundt om pladsen i Snorresgade, Sturlasgade og evt. Leifsgade

**Eksisterende forhold:** Kigkurren fremstår i dag som en stor smuk brostens-belagt P-plads, der omkranses af en daghøjskole, en hesteskurby og gamle erhvervsbygninger, som i dag benyttes til kreative erhverv.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Den gamle brostensbelægning skal fremover bære pladsen, men P-pladserne og gadeforløbet kan optimeres og organiseres anderledes, så der skabes bedre forhold for gående. Der skal lægges vægt på at gøre byrummet komfortabelt, f.eks. ved oprydning i skilte, plantning af træer, ny eller supplerende belysning eller kunst i byrum-met, som evt. udarbejdes sammen med nogle af kvarterets kunstnere. Pladsen skal kunne udnyttes til andre formål i weekenden, f.eks. markeder. Markeringen af P-pladser på brostensbelægningen skal gøres så neutralt som muligt.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet har 3. prioritet i Fase I og bør genovervejes i Fase II i dialog med borgerne. Hvis projektet evt. gennemføres i Fase I, bør hele projektet udføres.

### C. Etablering af ”drypvis” cykelparkering på nedlagte P-pladser.

Deltagerne ønskede at der etableres en række cykelparkeringer rundt om i kvarteret ved at nedlægge en eller to P-pladser.

**Eksisterende forhold:** Rigtig mange steder rundt om i byen henstår en eller flere rækker cykler langs husfacaderne. De fylder dels op og gør det svært at passere, dels giver de et særdeles rodet indtryk i byrummet. Mange cykler er glemte eller benyttes ikke dagligt og burde derfor opbevares et helt andet sted.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Der skal udvikles et koncept for hvordan de drypvise cykelparkeringspladser skal udformes for at sikre at de parkerede cykler ikke blot skaber et rodet indtryk et nyt sted i gaderummet. F.eks. kan de omkranses af træer, kunst, plinte eller andet der fjerner førstehåndsindtrykket fra cyklerne. Projektet koordineres med forslagene i Cykelpakken.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse.** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.



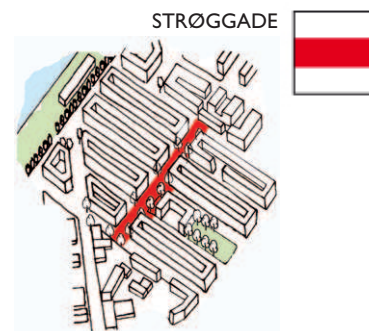
### D. Omlægning af Isafjordsgade til strøggade.

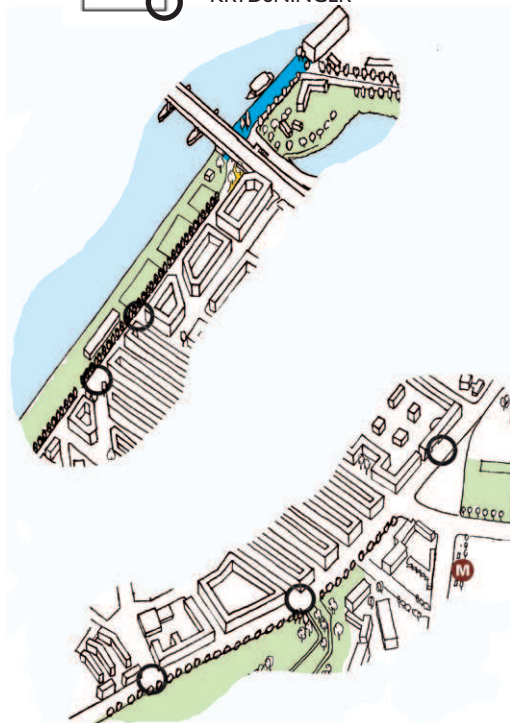
Isafjordsgade bør omlægges til en strøggade for at styrke det butiks- og caféliv, der allerede findes i gaden. Der var også et forslag fremme om, at Egilsgade også helt eller delvist kunne omlægges til strøggade begyndende fra Isafjordsgade.

**Eksisterende forhold:** Isafjordsgade kendetegnes ved at have en række små lokale butikker og caféer især op mod Njalsgade. Gaden har forholdsvis brede men nedslidte fortove på begge sider.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Strøget på Isafjordsgade styrkes ved at etablere brede fortove på hjørnerne samt de steder, hvor butiks- og cafélivet kan styrkes. Strøget trækkes ind i Egilsgade og evt. ind i nogle af de andre sidegader ved at nedlægge et par P-pladser.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Hele projektet udføres.





## E. Etablering af bedre forbindelser til Amager Fælled og Christianshavn.

Deltagerne ønskede forbindelsesmuligheder både for at kunne komme lettere og sikrere rundt i kvarteret og for at kunne komme ud af kvarteret. "Øen" Islands Brygge skal forbindes med den omkringliggende natur enten over Artillerivej til Amager Fælled eller over Islands Brygge til Havneparken. Der ønskes også bedre forbindelser til "naboerne" i den nye bydel og til Christianshavn, eksempelvis ved at forlænge havnepromenaden fra Islands Brygge under Langebro og videreføre den med en gangbro over kanalen ved sukkerfabrikken til Christiansbro

**Eksisterende forhold:** Artillerivej og Islands Brygge er begge karakteriseret ved forholdsvis megen trafik som skaber utrygge forhold for de bløde trafikanter. Byrummet under Langebro er meget dystert og præget af graffiti og parkering og megen trafik. Der er brede københavnerfortove og cykelstier i begge retninger. De smukke promenadeforløb på begge sider brydes af dysterheden under Langebro.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Ingen af forslagene kan løftes ved hjælp af P-strategien, da indsatsen ikke er forbundet med at nedlægge P-pladser. Krydsningerne på Artillerivej koordineres med Trafiksanering Artillerivej Nord. Forslagene føres på borgeridélisten.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** De tre forslag føres på borgeridélisten.



## F. Etablering af grøn forbindelse i Jernbanetrachéet, der løber langs Snorregade.

Sportracéet, der løber parallelt med Snorregade, skal omlægges til et stiforløb, promenade eller anden mulighed for ophold, evt. med afstikkere cirka midtvejs over mod Havnestaden. På borgermødet blev også nævnt, at man skal passe på, at Islands Brygge ikke bliver for pænt og friseret.

**Eksisterende forhold:** Sportracéet ligger hen som en hullet grussti med tilfældig selvsået beplantning. Stien giver et sjovt kig ind i et "vildnis", som en daginstitution og forskellige erhvervsejendomme grænser op til.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Skov- og vildnisoplevelsen styrkes ved at plante flere træer, buske og bundplanter, mens nogle af de værste huller langs stien gøres større og andre på stien udbedres, så man kan gå ned ad den. Ind og udgangen til trachéet markeres med en mindre pladsdannelse med nogle plinte eller andet der markerer at her begynder eller slutter "det vilde". En sidegevinst vil være at børnene fra daginstitutionen kan benytte området til leg, udflugter mm. Projektet nødvendiggør ikke nedlæggelse af P-pladser, og skal derfor ikke løses ved hjælp af P-strategien. Forslaget føres på borger-idélisten.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Forslaget føres på borger-idélisten.

FORBINDELSI



# Samtlige forslag til bedre byrum på Islands Brygge



**På de følgende sider har Forvaltningen oplistet alle de forslag til byrum, der blev fremført på borgermødet på Islands Brygge.**

## Pladser - styrk de eksisterende pladser

Der var bred enighed om at styrke, forskønne og udvikle de pladser, der allerede findes i kvarteret.

Alle pegede på at:

- Leifs Plads skal renoveres og forskønnes i forbindelse med det nye underjordiske P-anlæg. Deltagerne ønskede at udvide pladsen med alle eller nogle af parkeringspladserne på gaderne rundt om (Leifsgade, Bergthorasgade og Gunløgsgade). Der blev lagt stor vægt på at bevare og udvikle legepladsen
- Kigkurren skal omlægges til en egentlig plads ved at nedlægge parkering på og rundt om pladsen i Snorresgade, Sturlasgade og evt. Leifsgade
- Nedlægge en eller to P-pladser hist og pist og indrette dem til drypvis cykelparkering, der hvor behovet er størst
- Selv om der er tale om en privat grund, pegede alle grupperne på en pladsdannelse i forbindelse med SuperBrugsen i Njalsgade og en forbindelse mellem Njalsgade og Myggenæsgade

Et par grupper pegede på en styrkelse eller egentlig pladsdannelse:

- I krydset ved Snorresgade/Halvdansgade, da der ligger en kirke og institutioner i nærheden
- I krydset ved Gunløgsgade, Snorresgade og Islands Brygge

Enkeltgrupper pegede på at styrke:

- Pladsen på Reykjaviksgade (er under udførelse af Vej & Park)
- Pladsen ved posthuset under Langebro
- Pladsen ved Fakta på hjørnet af Njalsgade og Thorshavnsgade (Projektet er under udførelse af Vej & Park)

## Strøggader - Isafjordsgade

Alle var enige om at Isafjordsgade bør omlægges til en strøggade for at styrke det butik- og caféliv, der allerede findes i gaden. En enkelt gruppe foreslog endvidere at Egilsgade også helt eller delvist kunne omlægges til strøggade begyndende fra Isafjordsgade.

## Forbindelser - skab forbindelser til og fra "øen" Islands Brygge

Alle grupperne forholdt sig til forbindelsesmuligheder både for at kunne komme lettere og sikrere rundt i kvarteret og for at kunne komme ud af kvarteret til den omkringliggende natur og "naboerne".

## Forbindelser ud af kvarteret

Der var et udbredt ønske om at skabe bedre og sikrere forbindelser ud til den natur, som ligger tæt på boligkvartererne men ikke opleves som en integreret del heraf på grund af de stærkt trafikerede veje.





Alle pegede på at skabe forbindelser og sikre overgange til Amager Fælled og Metroen, f.eks. ved:

- Krydsene ved Artillerivej og Gunløgsgade, Egilsgade eller Carl Th. Zahles Gade

En enkelt eller et par af grupperne pegede på, at det er vigtigt at skabe sikre forbindelser til:

- Havnen ved at etablere fodgængerfelter og evt. hastighedsdæmpende foranstaltninger på Islands Brygge f.eks. ved Halfdansgade, Gunløgsgade og Egilsgade
- Det nye Islands Brygge for at skabe sammenhæng mellem den nye og den gamle bydel
- Christianshavn for at forbinde de to bydele, eksempelvis ved at:
- Forlænge havnepromenaden fra Islands Brygge under Langebro og videreføre den med en gangbro over kanalen ved sukkerfabrikken til Christiansbro
- Etablere en bedre forbindelse for fodgængere og cyklister under Langebro over til Langebrogade og de grønne bastioner f.eks. ved at udnytte trykkeriet under broen til parkering og skabe en reel plads i hjørnet ved posthuset

### Forbindelser i kvarteret

Stort set alle grupper foreslog forbindelser i kvarteret, hvor de bløde trafikanter kan færdes trygt og i smukke omgivelser.

Tre af grupperne foreslog at omlægge:

- Sportrachéet, der løber parallelt Snorresgade, til et stiforløb, promenade eller anden mulighed for ophold, evt. med afstikkere cirka midtvejs over mod Havnestaden
- Forbindelse ved SuperBrugsen fra Njalsgade til Myggenæsgade, hvor en del kunne omlægges til en slags sivegade. Deltagerne ønsker at skabe sammenhæng og undgå, at al tilkørsel skal ske fra Njalsgade

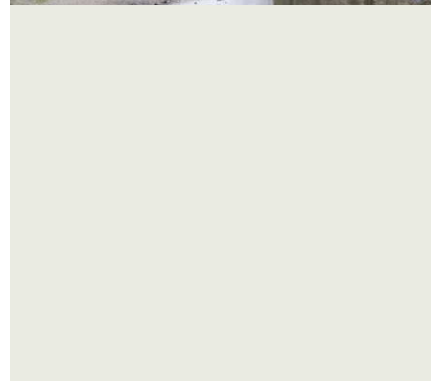
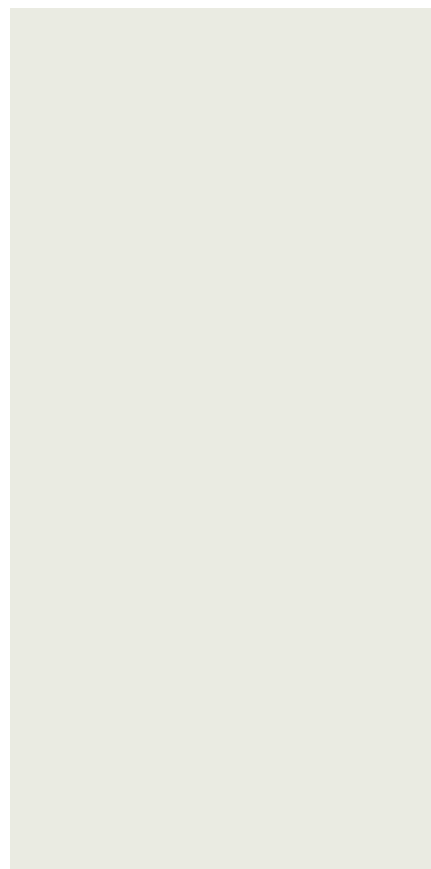
En enkelt gruppe foreslog en stiforbindelse eller promenade i hele Leifsgade ned til Kigkurren, videre over til Carl Th. Zahles Gade og op til Artillerivej, hvor der skabes en sikker overgang til Amager Fælled. Denne forbindelse skal forbindes med Myggenæsgade via pladsen (privat) ved SuperBrugsen. For enden af Myggenæsgade skal der skabes en sikker overgang over Artillerivej.

En enkelt gruppe foreslog en ensretning af Halfdansgade, Bergthorasgade, Gunløgsgade samt Egilsgade og evt. etablering af skråparkering.

### Promenader

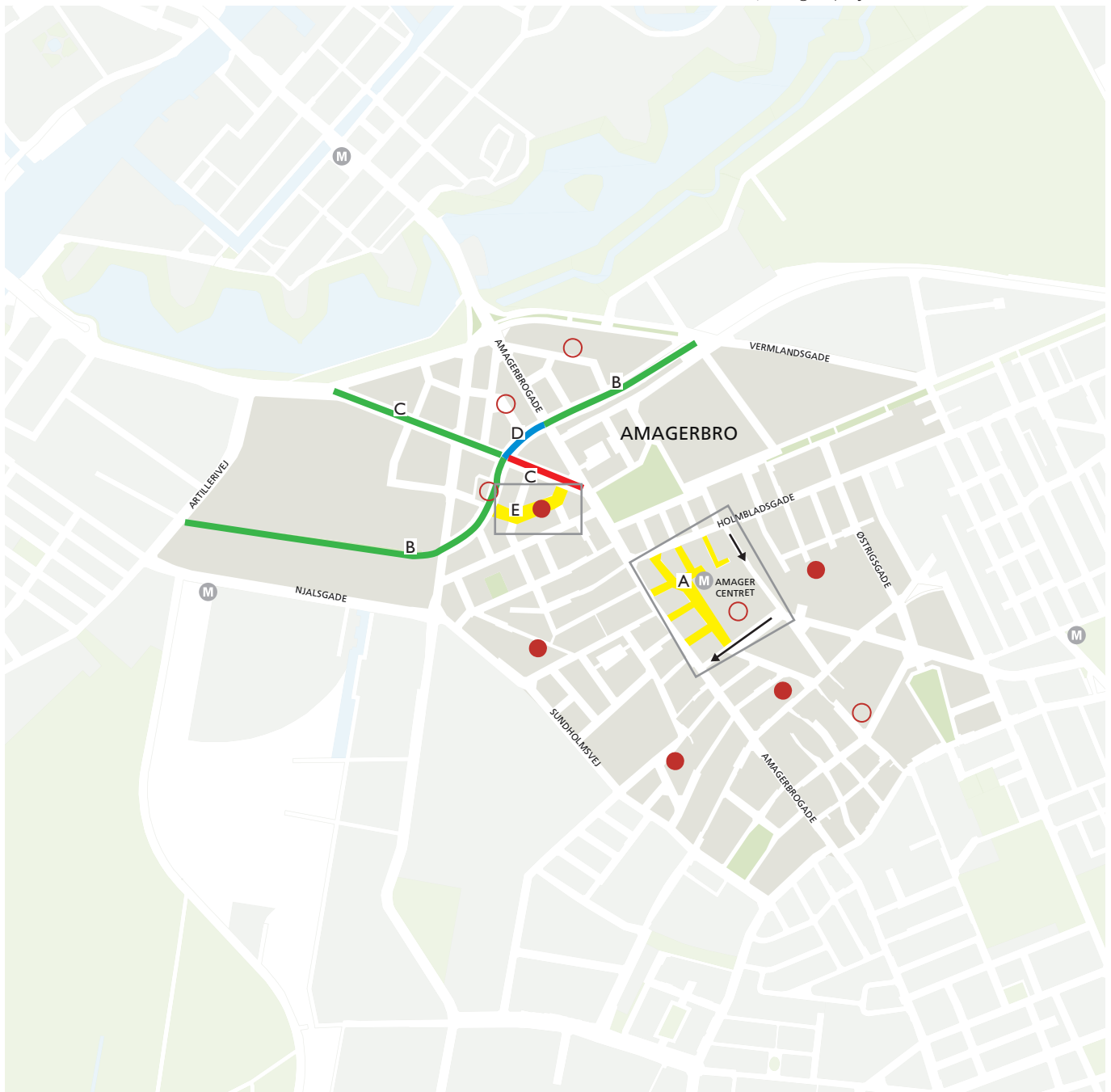
Et par af grupperne udtrykte ønske om en blanding af cykel- og gangpromenade på banetrachéet parallelt med Snorresgade.





En enkelt gruppe foreslog at forlænge havnepromenaden fra Islands Brygge under Langebro og etablere en gangbro over kanalen ved sukkerfabrikken for styrke forbindelsen til Christianshavn.








# AMAGERBRO

De vigtigste byrumsforbedringer i følge borgermødets deltagere og Forvaltningens forslag til projekter i Fase 1.



-  PLADS
-  STRØGGADE
-  FORBINDELSE
-  PROMENADE

-  PARKERINGSANLÆG FASE I, 2006-2009
-  PARKERINGSANLÆG ALTERNATIVE
- A-Z PRIORITEREDE BYRUMSFORBEDRINGER
-  SIKRE KRYDSNINGER / "ØER"
-  ENSRETNING
-  PROJEKTER FORVALTNINGEN ANBEFALER AT GENNEMFØRE I FASE I

- A AMAGERBRO TORV OG TILSTØDENDE GADER, PLADSEN STYRKES
- B SVINGET, JERNBANEAREAL OMLÆGGES TIL GRØN FORBINDELSE
- C AMAGER BOULEVARD OMLÆGGES TIL FORBINDELSE, GRØN BOULEVARD OG STRØG MELLEM SVINGET OG AMAGERBROGADE
- D SVINGET OMLÆGGES TIL PROMENADE/ MARKEDSPLADS OSV. MELLEM AMAGERBROGADE OG AMAGER BOULEVARD
- E UNDER ELMENE, PLADS

# Byrumsønsker der blev prioriteret højest på borgermødet

På borgermødet i Kvarterhuset Jemtelandsgade diskuterede de ca. 30 deltagere - opdelt i fire grupper - hvilke nye byrum de ønsker sig på Amagerbro.

Indledningsvis oplystes her de ønsker til byrum, som deltagerne var enige om og fandt vigtigst at prioritere. Forvaltningens forslag til løsninger, på de følgende sider, er foreløbige bud. De enkelte projekter skal udvikles i en tæt dialog med borgerne, ligesom der skal tages hensyn til trafikale forhold mm.

På side 47-48 oplystes samtlige forslag til byrum på Amagerbro.

Citater, der rammer stemningen på borgermødet på Amagerbro.

*” Amagerbro Torv – her er der behov for at få en egentlig plads, få noget af trafikken væk og få noget af parkeringen væk i de tilstødende gader”.*

*”Den grønne rute mellem stranden og Islands Brygge langs Svinget-Stor Møllevej: Kunne der findes en løsning på den uden at nedlægge ret mange P-pladser, ville det være genialt”.*

*”I princippet kan man sagtens lave forbindelsen uden at nedlægge P-pladser. Men hvorfor ikke gøre det? Man kan godt i denne sammenhæng tillade sig at se ud over sin egen snævre interesse og se på, om det kunne skabe ny dynamik i et område. Man skal jo huske, at der bliver bygget P-anlæg under jorden, som vil løse nogle af de nuværende parkeringsproblemer”.*



Overslag over hvor meget det ”koster” at udføre de prioriterede projekter, i antal P-pladser. Tallet i parentes er det totale antal P-pladser det pågældende sted eller strækning.

## OVERSLAG P-pladser i Fase I

A.	Styrke pladsen på Amagerbro Torv (128)	45 stk
B.	Grøn rute, forbindelse Amager Strandpark - Islands Brygge (253)	0 stk
C.	Amager Boulevard (34)	0 stk
D.	Svinget, promenade og markedsplads (37)	0 stk
E.	Under Elmene (47)	20 stk
<b>I alt</b>		<b>65 stk</b>

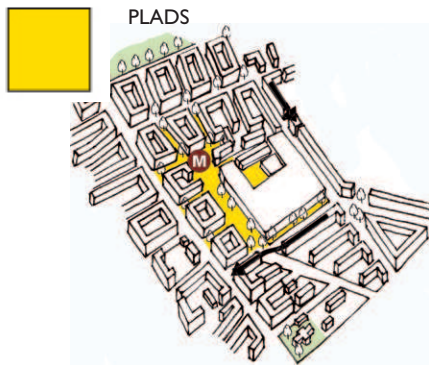
Deltagerne var enige om, at det er vigtigst at:

- Styrke Amagerbro Torv og trafikregulere de tilstødende gader
- Etablere en grøn rute på Svinget som giver forbindelse til Amager Strandpark og Islands Brygge
- Amager Boulevard reetableres som en boulevard og omlægges til strøg fra Amagerbrogade til Svinget
- Svinget mellem Amager Boulevard og Amagerbrogade omlægges til en promenade, som kan anvendes til markedsplads, ophold, events mm.
- Forbedre byrummet i Under Elmene i forbindelse med etablering af P-anlæg

# Borgerprioriterede projekter på Amagerbro

Skitserne viser deltagernes forslag.

Billederne viser, hvordan der ser ud på stedet eller strækningen idag.



**Uddybende beskrivelse af de indsatsområder som deltagerne var enige om at prioritere højest:**

## A. Udvidelse og forbedring af Amagerbro Torv

Alle P-pladserne i sidegaderne op til pladsen skal fjernes og omlægges til fodgængerområde, så de hænger sammen med Amagerbro Torv. Antallet af til- og frakørselsmuligheder til Amager Centret skal mindskes og tilkørsel til centret og dets parkering bør ske via Ålandsgade og Brysselgade. Det vil sige hel eller delvis ensretning rundt om centret i Holmbladsgade, Frankrigshusene og Brysselgade. Der skal skabes et rigtigt torv omkring Amager Centret med bedre opholdsarealer, cykelparkering og forbud mod cykling eller regulering heraf.

**Eksisterende forhold:** Pladsen karakteriseres ved at være "sammenstykket" og ved en massiv og kaotisk cykelparkering rundt om Metrostationen og ingen hyggelige steder til ophold, ligesom der er megen trafik til og fra Amager Centret. Sidegaderne omkring pladsen præges af tæt parkering, som forhindrer sammenhæng mellem Amager Centret og strøglivet på Amagerbrogade og Holmbladsgade.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Parkeringspladserne i Reberbanegade foran Amager Centret nedlægges, for at etablere et torv og styrke det lokale byliv. P-pladserne i sidegaderne, der støder op til Amagerbro Torv, nedlægges delvist, f.eks. i den ene side, hvor der etableres brede fortove mellem Amager Centret og Holmbladsgade og Amagerbrogade. I sidegaderne op mod Amagerbrogade styrkes hjørnerne for at trække strøgeffekten ned i de små gader. De nye forbindelser understreges evt. af supperende belysning, træer, bænke mm. Der skal findes en løsning for cykelparkeringen. Det skal undersøges hvordan trafikken til og fra Amager Centret kan organiseres bedre. Projektet koordineres med Enkelt og Billigt projektet "Ny byrumsstrategi til området omkring Lergravsparken" samt "Den grønne forbindelse" (Reberbanegade, Spaniensgade, Kirkegårdsvej mm.) i Trafik- og Byrumsplanen for Øresundsvej. Etablering af nye byrum og nedlæggelse af P-pladser finder sted samtidig med, at der skabes nye parkeringsmuligheder i nærmiljøet.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I:** Hele projektet udføres.



## B. Etablering af en grøn rute på Svinget som giver forbindelse til Amager Strandpark og Islands Brygge

Deltagerne ønskede en kombineret cykelsti og grønt område på Store Mølle Vej, som gerne må fortsættes ud ad Svinget og Amagerbanen, så man kan cykle fra den nye stibro på Islands Brygge til Amager Strandpark. Der herskede ikke enighed om, hvorvidt dette forslag må koste P-pladser på Svinget.

**Eksisterende forhold:** Det gamle jernbanetracé på gaderne Svinget og Store Mølle Vej ligger i dag som et grønt bælte med en sti på det gamle jernbanespor. Det smalle grønne bælte omkranses af parkerede biler. Mange af beboelsesejendommene har små hyggelige forhaver ud til de stille gader, som løber langs det gamle tracé. Pt. indgår Svinget i havnetunnelplanerne.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Nogle af P-pladserne fjernes og trafikken omlægges, så vej og parkering foregår i skyggesiden. I solsiden etableres et rekreativt område med en gang- og cykelrute, der giver adgang til Amager Strandpark og Islands Brygge og den nye stibro til Vesterbro. Området på den gamle Amagerbane kan ikke løftes ved hjælp af P-strategien, da der ikke er P-pladser på denne strækning. Forslaget føres på borger-idélisten.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne, når der er truffet en afgørelse om Svingets fremtid i forhold til havnetunnelplanerne.



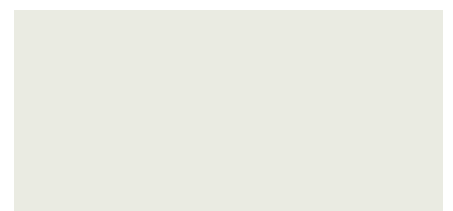
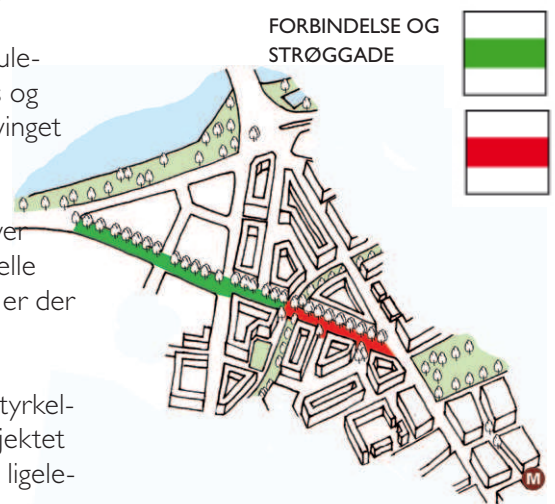
## C. Reetablering af Amager Boulevard som en boulevard og om-lægning til strøg fra Amagerbrogade til Svinget

Der skal plantes træer på Amager Boulevard, så den genvinder sin boulevard-karakter. Alle deltagerne enedes om, at der skal gøres en indsats og skabes et sammenhængende byrum i trekanten Amager Boulevard, Svinget og Amagerbrogade.

**Eksisterende forhold:** Amager Boulevard er en bred vej, hvor der bliver kørt stærkt, hvilket gør den farlig at krydse. Fortovene er de traditionelle københavnerfortove med to rækker fliser. Ned mod Amagerbrogade er der et spirende forretningsliv.

**Forvaltningens forslag til løsning:** For at sikre en helhedsløsning bør styrkelsen af strøget på Amager Boulevard afvente erfaringerne fra strøgprojektet for Amagerbrogade, der sættes i gang i 2007. De trafikale forhold skal ligeledes undersøges og projektet skal relateres til Trafikplan Amager. Boulevardpræget kan genetableres ved plantning af vejtræer fra Svinget til Ved Stadsgraven. Dette kan ikke gøres ved hjælp af P-strategien, da der ikke er nogen P-pladser at fjerne på denne strækning. Forslaget føres på borger-idélisten.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne.





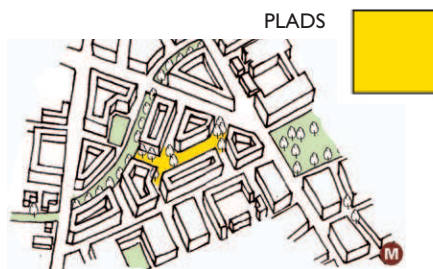
#### D. Omlægning af Svinget mellem Amager Boulevard og Amagerbrogade til en promenade.

Alle var enige om at Svinget mellem Amagerbrogade og Amager Boulevard skal anvendes til et nyt byrum til ophold, promenade, markedsområde, events og lignende.

**Eksisterende forhold:** Det gamle jernbanetracé på gaderne Svinget og Store Mølle Vej ligger i dag som et grønt bælte med en sti på det gamle jernbanespor. Det smalle grønne bælte omkranses af parkerede biler. Mange af beboelsesejendommene har små hyggelige forhaver ud til de stille gader, som løber langs det gamle tracé. P.t. indgår Svinget i havnetunnelplanerne.

**Forvaltningens forslag til løsning:** Nogle af P-pladserne fjernes og trafikken omlægges så vej og parkering foregår i skyggesiden. I solsiden etableres et rekreativt område, evt. med en cykelsti. Hvis der i en senere fase etableres et P-anlæg i nærheden, kan al parkering evt. fjernes.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse:** Projektet genovervejes i Fase II i dialog med borgerne, når der er truffet en afgørelse om Svingets fremtid i forhold til havnetunnelplanerne.



#### E. Forbedring af byrummet i Under Elmene i forbindelse med etablering af P-anlæg

Under den afsluttende debat nikkede deltagerne til, at Under Elmene og evt. Kongedybet skal styrkes i forbindelse med etablering af det underjordiske P-anlæg. De grønne kvaliteter skal styrkes bl.a. ved at nedlægge P-pladser og ved at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på Kongedybet og ensrette gaden fra Amager Boulevard.

**Eksisterende forhold:** Under Elmene karakteriseres ved parkering på begge sider af et grønt område, som beboerne sætter meget pris på. Mellem Amager Boulevard og Kongedybet er der en række bunkers på det grønne område, mens der på den anden side mellem Kongedybet og Svinget er en indhegnet græsplæne med en bæk.

**Forvaltningens forslag til løsning:** I forbindelse med etablering af P-anlægget nedlægges P-pladserne helt eller delvist rundt om pladsen, så det rekreative område udvides. Det lille rekreative område mellem Kongedybet og Svinget forskønnes i samme forbindelse og P-pladserne i solsiden nedlægges så der skabes en forbindelse til Svinget, ligesom der skabes en sikker krydsning over Kongedybet.

**Forvaltningens forslag til gennemførelse i Fase I.** Hele projektet gennemføres

# Samtlige forslag til bedre byrum på Amagerbro

**På de følgende sider har Forvaltningen oplistet alle de forslag til byrum, der blev fremført på borgermødet på Amagerbro. Det konkrete forslag fra web-dialogen er angivet med (web):**

## Pladser

Alle grupper var enige om, at Amagerbro Torv skal styrkes og udvides ved at nedlægge P-pladser i alle eller nogle af de omkringliggende sidegader. Til- og frakørselstrafikken samt problemer med cyklister og cykelparkering skal også løses, da det skaber kaos og utryghed for de gående. Deltagerne havde følgende forslag:

- Alle P-pladserne i Blekingegade, Tovværkgade, Jacob Holms Gade, Reberbanegade langs Amager Centret samt Skånegade og Nordlandsgade ud mod Holmbladsgade skal fjernes og omlægges til fodgængerområde, som hænger sammen med Amagerbro Torv
- Reduktion af antallet af parkerede biler og antallet af til- og frakørselsmuligheder til Amager Centret. Tilkørsel til centret og dets parkering bør ske via Ålandsgade og Brysselgade, eller tilkørselsgaderne ensrettes for at få bedre styr på ind- og udkørsel til centret. Det vil sige hel eller delvis ensretning rundt om centret i Holmbladsgade, Frankrigshusene og Brysselgade
- Skabe et rigtigt torv omkring Amager Centret med bedre opholdsarealer, cykelparkering og forbud mod cykling eller regulering heraf

Under den afsluttende debat nikkede deltagerne til, at byrummet i Under Elmene og evt. Kongedybet skal styrkes i forbindelse med etablering af det underjordiske P-anlæg. De grønne kvaliteter skal styrkes bl.a. ved at nedlægge P-pladser og ved at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på Kongedybet og ensrette gaden fra Amager Boulevard.

Derudover havde enkeltgrupper følgende forslag til pladسدannelser:

- Jemtelandsgade burde omlægges til en plads ved at nedlægge P-pladser og styrke pladsen ved Prags Boulevard
- Byggegrunden (privat ejet) i Finlandsgade kunne blive en dejlig plads med småbørnslegeplads og grønt område samt underjordisk parkering
- Den rumlige oplevelse i krydset Spaniensgade/Lyongade burde styrkes uden at skabe en egentlig plads
- Styrke byrummet på sidevejene til de store gader, f.eks. i Holmbladsgade, ved at etablere et P-anlæg og gøre arealet ovenpå rekreativt
- Nedlægge halvdelen eller nogle af P-pladserne i smågaderne for at skabe rum og lidt luft
- Etablere en plads ved Sundby Kirkegård (web)

## Strøggader

En gruppe foreslog at omlægge Amager Boulevard til strøggade fra Amagerbrogade til Amagerfælledvej, da den allerede har et spirende butiksliv. Et par andre grupper ser gerne, at der plantes træer på Amager Boulevard, så den genvinder sin boulevard-karakter. Alle deltagerne enedes om, at der skal

gøres en indsats og skabes et sammenhængende byrum i trekanten Amager Boulevard, Svinget og Amagerbrogade.

### Forbindelser

Tre af grupperne foreslog en eller anden form for forbindelse på Svinget, Store Mølle Vej og Amagerbanen, dels fordi de ønskede mere grønt i disse områder, dels fordi de ønsker at skabe en forbindelse til Amager Strandpark og Islands Brygge samt den nye stibro til Vesterbro.

De fleste ønskede en sådan forbindelse, men nogle frygtede dog at miste for mange P-pladser og andre ønskede ikke cykelgennemkørsel eller i det hele taget at tiltrække folk "udefra", fordi de frygter at få (flere) problemer med hundeluftere og misbrugere. Forslagene lød sådan:

- Etablering af en kombineret cykelsti og grønt område på Store Mølle Vej. Den må gerne løbe videre ud langs Svinget. Så kan man cykle fra den nye stibro på Islands Brygge til Amager Strandpark. Gruppen kunne ikke nå til enighed om, hvorvidt dette forslag må koste P-pladser på Svinget
- Forbindelsen mod Islands Brygge kunne styrkes ved at udnytte den grønne kile langs den nedlagte Amagerbane
- Grøn forbindelsessti langs Svinget helt ned langs den gamle Amagerbane til Islands Brygge og i modsat retning til Amager Strandpark. Det kan sagtens blive et flot grønt areal med plads til cykelsti, uden at man behøver nedlægge ret mange P-pladser

Derudover foreslog en enkelt gruppe:

- En grøn forbindelse på Reberbanegade, Spaniengade og videre ned til Øresundsvej. Gerne forbundet med en slags forbindelse i Frankrigsgade mellem Spaniengade og Amagerbrogade, hvor halvdelen af parkeringspladserne fjernes

En anden gruppe foreslog:

- Etablering af en forbindelse i Dagøgade og Røsågade. Området er tæt bebygget med smalle gader og mange parkerede biler, så cykler har svært ved at passere. En cykel- og gangsti, der forbindes med den lille plads, vil løfte området og skabe tryk- og sikkerhed for de bløde trafikanter

### Promenader

Alle var enige om, at Svinget mellem Amagerbrogade og Amager Boulevard skal anvendes til et nyt byrum til ophold, promenade, markedsområde, events og lignende.





# WEB-dialog november - december 2006

Der har været ca. 100 debatindlæg på København Kommunes hjemmeside, hvor alle havde mulighed for at debattere deres ønsker til byrum eller kommentere andres byrumsønsker fra 1. november til 15. december 2006. En del af indlæggene har drejet sig om placering af p-anlæg, mens andre har udtrykt deres bekymringer over ikke at kunne parkere eller over det stigende antal biler i bybilledet. En række indlæg vedrører byrumsprojekter, som allerede er i gang eller under udvikling. En del indlæg vedrører tiltag, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien, fordi der ikke er nogen P-pladser at nedlægge de pågældende steder. Størstedelen af de indlæg der vedrører byrum har underbygget de ønsker, der kom til udtryk på borgermødet. Nedenfor opsummeres de emner som er fremtonende på web-dialogen i forhold til debatterne på borgermøderne.

De fleste indlæg - ca. 30 - kom på Østerbro. På web-debatten blev der, i forhold til dialogen på borgermødet, lagt meget vægt på en indsats for fodgængerne på Amagerbrogade og at de nye byrum skal understøtte eller samtænkes med den Grønne cykelrute, der bl.a. går gennem Kirkegårdsvej. Der er ligeledes et gennemgående ønske om at gøre Amagerbro grønnere.

På Islands Brygge er ønsket om flere træer fremtrædende på web-dialogen i forhold til debatten på borgermødet.

De enkelt-forslag der er fremkommet på web-dialogen og kan omfattes af P-strategien, men ikke har været nævnt på borgermøderne (et på henholdsvis Østerbro, Vesterbro og Amager), er tilføjet under de samlede forslag til byrum på de enkelte brokvarterer.

# BORGER-IDÉLISTE

Nedenfor fremgår ønsker til nye og forbedrede byrum, som ikke kan løftes af P-strategien. Projekterne kan ikke løftes og finansieres af P-strategien, enten fordi der ikke er nogen P-pladser at nedlægge de pågældende steder, eller fordi der er tale om byrum på områder, der ikke ejes af Københavns Kommune.

Først oplistede de forslag der var enighed om på borgermødet med en forklaring om, hvilke dele af projektet, der ikke kan løftes af P-strategien. Derefter oplistede de forslag som en enkelt eller et par grupper har peget på.



## ØSTERBRO

### Prioriterede ønsker til byrum, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

- **Styrkelse af promenaden langs Sortedam Dossering fra Fredens Park til Helgesensgade.**

En del af dette borgerønske kan løftes vha. p-strategien og projekt "Cykelmulighed langs søerne". En forskønnelse af den dystre og utrygge gangtunnel og oprydning i forskellige stisystemer, der ikke hænger sammen, kan imidlertid ikke løftes af nogen af projekterne.

- **Borgermødet prioriterede at Bopa Plads skal styrkes ved at nedlægge p-pladser omkring pladsen og evt. forbinde den med Århus Plads via Løgstørgade.** P-strategien kan løfte forbindelsen i Løgstørgade og Århus Plads. En udvidelse af Bopa Plads over Randersgade kan imidlertid ikke løftes af P-strategien.

### Udover de projekter borgerne prioriterede, foreslog en enkelt eller flere grupper følgende projekter, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

Et par grupper foreslog at styrke pladsdannelser på:

- **Trianglen og arealet foran posthuset**, som hører til Fælledparken, skal gøres til en "rigtig plads" med skøjtebane og boulebane

Enkelt-grupper pegede på følgende steder, hvor de hver især foreslår at styrke den eksisterende plads:

- **Etablere en promenade/forbindelse langs hele Sortedam Dossering** (finder delvist sted i projekt "Cykelmulighed langs søerne")
- **Føre Østerbrogade under jorden og skabe en promenade, der giver sammenhæng mellem søerne og pladserne Trianglen og Lille Trianglen**, som også skal styrkes.

# Ønsker til byrum, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien

## NØRREBRO

### Prioriterede ønsker til byrum, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

- **Sikring af skolevej med udgangspunkt i Hans Tavsens Gade.** En sikker skolevej i Baggesensgade. Projekt "Folkets Park" løfter skolevejene rundt om Folkets Park. Den tryghedsfølelse og de oplevelsesmuligheder, der kan opnås ved at styrke pladserne og indrette de tomme byrum i de trafiksanerede skolevejsgader og pladser i og omkring skolerne i Hans Tavsens Gade samt Kapelvej og Vævergade kan imidlertid ikke løftes ved hjælp af P-strategien.
- **De vigtigste krydsninger på Korsgade, den alternative skolevej,** som benyttes af en meget stor del af kvarterets skolebørn, kan heller ikke løftes ved hjælp af P-strategien, da der ikke er nogen P-pladser at nedlægge. Det drejer sig om krydsningerne ved pladsen på hjørnet af Griffenfeldsgade/Korsgade/Stengade og Blågårds Plads ved Korsgade og den nye sportshal.
- **Etablering af en stor plads på Sjællandsgade fra Prinsesse Charlottes Gade til Refnæsgade.** Trafik- og byrumsplan Sjællandsgadekvarteret og P-strategien kan bruges til at forbedre pladsen undtagen nedlæggelse af bunkers på det grønne område ved Guldbergsgade.
- **Forbedring af forbindelsen og overgangen mellem Sjællandsgade og Assistens Kirkegård for de bløde trafikanter.** P-strategien kan bruges til at etablere forbindelsen gennem Sjællandsgade men ikke en direkte adgang eller indgang til Assistens Kirkegårdens grønne områder over for Sjællandsgade.
- **Styrkelse af dosseringerne på begge sider af Dronning Louises Bro.** Deltagerne ønskede at styrke dosseringerne på begge sider af Dronning Louises Bro fra Baggesensgade til Sankt Hans Gade dels for at binde kvarteret sammen dels for at lade søernes herlighedsværdier træde rigtig frem. De ønskede at skabe bedre mulighed for aktivitet og udfoldelse, især det der relaterer sig til vandet og søbredden. P-strategien og projekt "Cykelmulighed langs søerne" kan bruges til at løfte en del af dette borgerønske. De kan dog ikke bruges til at omlægge Peblinge Dossering til et aktivitetsområde eller en oprydning i det forvirrede stiforløb eller finansiere reoveringen af den dystre gangtunnel, så den opleves som en sikker forbindelse.
- **Omdannelse af Stengade og området omkring til et godt sammenhængende byrum.** Stengade og de omkringliggende arealer bør omlægges til et spændende byrum, f.eks. med pladsdannelse på tværs af Baggesensgade mellem Stengade og Slotsgade. Den nye bussluse, P-strategien og projekt "Folkets Park" løfter en stor del af dette projekt, men kan ikke bruges til at gøre noget ved det nedslidte grønne areal som ejes af FSB.





**Udover de projekter borgerne prioriterede, foreslog en enkelt eller flere grupper følgende projekter, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:**

- **En udvidelse af Sankt Hans Torv** op ad Nørre Allé til og med Ahornsgade, og Guldbergsgade fra og med Elmegade til Fælledvej, som omlægges til strøggade.
- **Elmegade omlægges til promenade/plads.** Samtidig nedlægges biltrafik og parkering og bustrafikken flyttes fra Elmegade til Fælledvej
- **Etablering af en plads for enden af Rantzausgade på Engstrøms grund**
- **Lave intelligent spærring ved Sankt Hans Gade og Guldbergsgade** på de tidspunkter af dagen, hvor børnene skal til og fra skole
- **Etablere forbindelsesveje for cyklister gennem De Gamles By,** så det bliver lettere at cykle på tværs af området og undgå de trafikerede vejene



## VESTERBRO

**En enkelt eller flere grupper foreslog følgende projekter, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:**

- **Udvide Vesterbros Torv** ved at inddrage Svendsgade i pladsen
- **Etablere en cykelsti langs Enghave Plads** mellem Ny Carlsberg Vej og Haderslevgade
- **Skabe en grøn forbindelse med cykelsti på Ny Carlsberg Vej** fra hjørnet af Ejderstedgade og Enghaven til Carlsberg-området
- **Forbinde de eksisterende grønne arealer på Vesterbro med de grønne arealer der lukkes op for på Carlsberggrunden**
- **Gøre Saxoparken mere interessant og gør den sikker om aftenen.** Fjerne hundetoiletet.

## ISLANDS BRYGGE

### Prioriterede ønsker til byrum, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

- **Etablering af bedre forbindelser til Amager Fælled og Christianshavn.** Borgermødedeltagerne ønskede forbindelsesmuligheder både for at kunne komme lettere og sikrere rundt i kvarteret og for at kunne komme ud af kvarteret til den omkringliggende natur og "naboerne". Dette kan ske ved at forbinde kvarteret med henholdsvis Amager Fælled hen over Artillerivej eller Christianshavn ved at forlænge havnepromenaden fra Islands Brygge under den dystre Langebro og videreføre den med en gangbro over kanalen ved sukkerfabrikken til Christiansbro. Ingen af borgerønskerne kan løftes ved hjælp af P-strategien, da indsatsen ikke er forbundet med at nedlægge P-pladser: Krydsningen ved Artillerivej løftes af "Trafiksanering Artillerivej Nord".
- **Etablering af grøn forbindelse i Jernbanetrachéet, der løber langs Snorregade.** På borgermødet blev også nævnt, at man skal passe på at Islands Brygge ikke bliver for pænt og friseret. Sportracéet ligger hen som en hullet grussti med tilfældig selvsået beplantning. P-strategien kan hverken bruges til at forskønne strækningen eller styrke den eksisterende skov- og vildnisoplevelse, da projektet ikke medfører omdisponering af nogen parkeringspladser.

### Udover de projekter borgerne prioriterede, var alle grupper enige om følgende projekt, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

- **En pladsdannelse i forbindelse med SuperBrugsen i Njalsgade** (privat grund) og en forbindelse eller sivegade mellem Njalsgade og Myggenæsgade





## AMAGERBRO

### Prioriterede ønsker til byrum, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

- **Etablering af en grøn rute på Svinget som giver forbindelse til Amager Strandpark og Islands Brygge.**

P-strategien kan ikke bruges til at skabe en grøn rute på den nedlagte Amagerbane, hvor der ikke er nogen p-pladser at nedlægge.

- **Reetablering af Amager Boulevard som en boulevard og om-lægning til strøg fra Amagerbrogade til Svinget.**

Boulevardpræget, der kan genetableres ved plantning af vejtræer fra Svinget til Ved Stadsgraven kan ikke løftes ved hjælp af P-strategien, da der ikke er nogen P-pladser at fjerne på denne strækning.

### Udover de projekter borgerne prioriterede, foreslog en enkelt gruppe følgende projekt, der ikke kan løftes ved hjælp af P-strategien:

- **I Finlandsgade bør det ubebyggede areal (privatejet) omlægges til en dejlig plads med småbørnslegeplads og grønt område samt underjordisk parkering.**





## **KØBENHAVNS KOMMUNE**

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