

3. Hvidbog om byrum i Strøggader (2010-169608)

Der er udarbejdet en hvidbog med forslag til, hvordan man kan udvikle de Københavnske strøggader som byrum. Målet er at fremme bylivet ved at forbedre fodgængernes vilkår og samtidig respektere de øvrige behov, herunder de trafikale.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at 'Hvidbog om byrum i strøggader' (bilag 1) vedtages som inspirationskatalog for det videre arbejde med udvikling af byrum i strøggader i forlængelse af 'Handlingsplan for Københavns Byrum'

Problemstilling

Strøggaden er én af de fire byrumstyper, der behandles i 'Handlingsplan for Københavns Byrum', vedtaget 12. oktober 2005 af det tidligere Bygge- og Teknikudvalg. Strøggaderne er de lokale københavnske hovedgader, hvor mange af byens borgere færdes dagligt. Strøggaderne er oftest karakteriseret ved en stor intensitet af handel, service, aktiviteter og er ofte også rygraden i det lokale trafiksystem for især fodgængere, cykler og busser. Målt på antallet af brugere samt behovet for forbedringer rummer især strøggaderne et stort potentiale for at udvikle bylivet i forlængelse af 'Metropol for Mennesker'. Såvel fodgængerforhold, busfremkommelighed samt opholds- og aktivitetsmuligheder samt forholdene for bustrafikken kan forbedres. Hvidbogens formål er at styrke grundlaget for denne udvikling.

Løsning

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 9. aug. 2006 igangsættelsen af strøggadeprojektet i form af et konceptudviklingsprojekt med Amagerbrogade som eksempel. Projektet er en videreudvikling af 'Handlingsplan for Københavns Byrum'. Med en bevilling godkendt af Borgerrepræsentationen den 14. september 2006 (BR 516/06) på 2,8 mio. kr. hvoraf 50 % er finansieret af Realdania blev strøggadeprojektet sat i gang. Opgaven har været at indsamle viden om strøggaden som byrumstype, og udvikle redskaber der kan anvendes til forbedring af strøggader i og udenfor København.

Amagerbrogade blev udpeget som case for projektet. Baggrunden for dette var, at 'Trafikplan for Amager' (vedtaget af det tidligere Bygge- og Teknikudvalg 29. august 2001) allerede havde forberedt det omkringliggende vejnet på en evt. trafikale dæmpning af Amagerbrogade.

Konceptudviklingsprojektet er udarbejdet med en meget høj grad af borgerinddragelse, og deltagelse af lokaludvalgene Amager Øst og Amager Vest samt Amagerbrogades Handelsforening. Gennem omfattende analyser af trafik, detailhandel, byliv og egenart samt research i ind- og udland har projektgruppen sammen med diverse rådgivere udarbejdet en hvidbog med generelle forslag til forbedringer af byens strøggader. Disse forslag har i et vist omfang været med til at kvalificere andre strøggadeprojekter som fx Nørrebrogade, ligesom erfaringerne herfra har præget hvidbogen.

Hvidbogen indeholder redskaber for udvikling af strøggader, så bylivet på disse styrkes. Strategien kan ses som inspirationskatalog og værktøjskasse, der definerer hvad byrum i en strøggade er og skal kunne. Den rummer en række elementer, man kan sætte i spil for at dæmpe trafikken og gøre gaderummet til et bedre fodgænger- og opholdsrum. Værktøjskassen bygger på Københavns

Kommunes standardløsninger for byrum frem for på nye designløsninger.

Den 20. feb. 2008 vedtog Teknik- og Miljøudvalget, at projektet i den konkrete case med Amagerbrogade skulle tage udgangspunkt i principperne bag 'Shared Space', som redskab til at dæmpe trafikken. På centrale steder af strøggaden udstrækkes belægningen på tværs af gaden til et fællesrum for alle trafikanter. Dermed øges fodgængernes krydsningsmuligheder og biltrafikkens hastighed dæmpes. For at øge fortovet og cykelstiens bredde foreslås desuden en sammenlægning af bus- og kørebane. Det er forvaltningens vurdering, at busfremkommeligheden kan opretholdes, da den gennemkørende biltrafik samtidig dæmpes og der skabes et bedre flow i trafikken. Analyser fra Rambøll Nyvig har dog ikke kunnet give en endelig konklusion, og derfor må dette undersøges nærmere, når man måtte ønske at gå videre med en konkret projektudvikling af byens strøggader.

'Shared Space' skal også undersøges nærmere, da metoden aldrig har været anvendt i en dansk kontekst på meget trafikerede gader. I København anvendes metoden foreløbig kun på lege-opholdsgader. 'Shared Space' er velafprøvet i udlandet, men det danske politi er skeptisk.

Strøggadernes funktion som vigtige lokale centre for handel og byliv har været i fokus. Projektets mål er at forbedre bylivet og byrumskvaliteterne med vægt på fodgængere, ophold og udfoldelsesmuligheder, samtidigt med at de nødvendige funktioner herunder handelsliv og trafik respekteres og integreres. Målene er således i høj grad i overensstemmelse med de mål, der er fastsat i 'Metropol for Mennesker'. 'Strøggaden' er indført i Kommuneplan 2009 som ny kategori i vejhierarkiet.

Økonomi

Denne indstilling har ingen økonomiske konsekvenser. Elementerne fra 'Hvidbog om strøggader' vil i relevant omfang blive indarbejdet i fremtidige udviklings- og anlægsprojekter i tilknytning til byens strøggader.

Videre proces

Hvis 'Hvidbog om byrum i strøggader' vedtages, vil den blive brugt som inspiration for kommunens videre arbejde med strøggadernes byrum. Strøggaderne er et af de fire temaer i Københavns Kommunes nye fodgængerstrategi 'Flere går mere' der blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 29. november 2010. Temaerne i strategien vil blive videreudviklet i samarbejde med lokaludvalgene.

Hjalte Aaberg

/Ulrik Winge

bilag

[Bilag 2: Resultat af borgerdialogforløb](#)

[Bilag nr. 1 Hvidbog om strøggader](#)

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 13.12.2010

SF, Enhedslisten og Socialdemokraterne stillede ændringsforslag om at tilføje et 2. at-punkt til indstillingen:

"2. at erfaringerne fra løsningen i Istedgade indgår i det videre arbejde med byens strøggader, ligesom det sikres at vejbelægninger skal være cykelvenlige, der skal satses på mere grønt såsom vejtræer m.v. og at busbaner kun fjernes efter konkret vurdering af, at det ikke har væsentlige negative konsekvenser for den kollektive trafik."

For ændringsforslaget stemte 8 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Iben Wiene Rathje (F), Morten Kabell (Ø), Mette Reissmann (A), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A) og Anna Mee Allerslev (B).

Imod ændringsforslaget stemte ingen.

3 udvalgsmedlemmer undlod at stemme: Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (L) og Karin Storgaard (O).

Ændringsforslaget blev vedtaget.

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 8 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Iben Wiene Rathje (F), Morten Kabell (Ø), Mette Reissmann (A), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A) og Anna Mee Allerslev (B).

Imod indstillingen stemte 3 udvalgsmedlemmer: Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (L) og Karin Storgaard (O).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev godkendt.

Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti afgav protokolbemærkning:

"Det konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti lægger ved udmøntningen af hvidbogen om strøggader vægt på, at strøggaderne fortsat skal være med til at skabe et alsidigt byliv. Det bør derfor prioriteres, at ikke kun busser, men også cyklister og biler kan bruge strøggaderne. Det betyder, at der fortsat skal være gennemkørende trafik i strøggaderne, så der sikres et alsidigt butiksliv. Desuden er parkeringspladser i rimelig nærhed af strøggaderne en forudsætning for, at handlen bevares i strøggaderne og ikke flyttes ud i butikcentre. For at sikre en smidig trafikafvikling og plads til de forskellige trafiktyper, ønsker vi ikke, at byrummet skal anvendes til midterrabatter og heller. Gennemgående fortover er efter vores opfattelse heller ikke fremmende for en smidig trafikafvikling på strøggaderne. Vi ser gerne, at der prioriteres pladser og byrum med mulighed for byliv, handel og torvepladser, træer og mulighed for cykelparkering."

Karin Storgaard (O) standsede sagen jf. KSL § 23.

