

KOLOFON

Denne publikation er udviklet af Københavns Kommune i samarbejde med Testbedstudio Arkitekter og Rambøll.

Københavns Kommune 2010
Teknik- og Miljøforvaltningen

Konsulenter: Testbedstudio Arkitekter
Rambøll Danmark A/S

Tryk:

Oplag:

BILAG 1

HVIDBOG OM BYRUM I STRØGGADER

INDHOLD

UDGANGSPUNKTER	3	TRAFIK	33
• Forudsætninger	4	• Forudsætninger & analyser	34
• Målgruppe	4	• Shared space	36
• Amagerbrogade	4	• Indsatser	38
		• Parkering	40
HVAD ER STRØGGADEN	7	• Tilgængelighed	41
LOKALKENDSKAB	15	BYRUM	43
• Borgerinddragelse	16	• Gadetyper	46
• Hverdagsbevægelse	20	• Pladsrum - trafikdæmpende - lokalplanret	50
• Byrumsanalyse	22	• Minipladser	54
		• Byinventar og materialer	58
BYLIV & HANDEL	27	• Performative byrum	60
• Handelsgaden	28	• Tjekliste for strøggaden	62
• Bylivet	30	• Implementering	64
		KOLOFON	66

Der er ikke nogen anden måde at sige det på: Jeg elsker at bo her. Så enkelt som det. Her er trygt og roligt, det er et rigtigt hjem og om sommeren, sprøjter børnene ud i vores store have og tumler til det bliver mørkt. Naboerne eller de indfødte, som Tobias kalder dem, er utroligt rare og spørger til hvordan det går med det hele. Det oplevede vi sgu aldrig dengang vi boede på Vesterbro, jeg anede knapt nok hvem der boede ved siden af mig.

Tobias ville ikke herud, men jeg skulle bare væk, væk fra den lille lejlighed og butikker hvor brødet koster ca. 100 kr. kiloet; væk fra hvid, kreativ middelklasse, selv om jeg selv er fra samme skuffe, men jeg har ikke brug for at bo i et spejl, jeg vil leve i en verden af mane ansigter, og den har jeg fundet her. Her af alle steder. Børnene er født her, de er indfødte. Tobias tager sin tid, men det skal nok komme. Jeg kan mærke det.■


UDGANGSPUNKTER

At indsamle ny viden om 'strøggaden', og finde generelle redskaber til at udvikle den, har været målet fra starten. Afsættet har været 'Handlingsplan For Københavns Byrum', men en lang række andre planer og strategier har givet projektet rammer og indhold.

Dette projekt blev sat i gang i foråret 2007 af Teknik- og Miljøforvaltningen, som en direkte udløber af Handlingsplan for Københavns Byrum og i samarbejde med Realdania. Opgaven har været at indsamle viden om strøggaden som typologi og udvikle redskaber, der kan anvendes til forbedring af strøg-gader i og udenfor København.

Målt på antallet af brugere samt behovet for forbedringer rummer især strøggaderne et stort byrums-potentiale. Ikke mindst på grund af snævre pladsforhold indeholder strøggaderne mange konflikter.

Der er hidtil kun i begrænset omfang arbejdet med strøggader ud fra en tilgang, som søger at forbedre byrums-kvaliteterne med vægt på fodgængere, æstetik, ophold, udfoldelsesmuligheder samt rumlige og arkitektoniske kvaliteter samtidig med, at de nødvendige funktioner, herunder handelslivet og trafikken, respekteres og integreres.

Det betyder, at der er behov for at udvikle nye og supplerende metoder til kortlægning og ana-  lys af interesser, barrierer, udfordringer og ikke mindst løsninger for denne type byrum.

STRATEGIENS MÅL

Denne strategi opsamler den viden og de erfaringer, der er genereret i løbet af projektet. Den anviser på den baggrund en række redskaber og metoder, der kan bruges til at udvikle og forbedre strøggaden som handelsgade, som opholdsrum og som mødested.

Strategien kan forhåbentligt være med til at inspirere og udpege retninglinier for nye måder at tænke på og udvikle byens vigtige gaderum. Dette har været det overordnede mål.

Arbejdet har resulteret i denne hvidbog samt en udviklingsplan for Amagerbrogade, hvor strategiens redskaber afprøves.

MÅLGRUPPE

Projektets primære målgruppe vil være:

- ★ Teknik- og miljøudvalg
- ★ Lokaludvalg
- ★ Teknikforvaltninger og vejmyndighed i større bykommuner.

Derudover vil de traditionelle interessenter omkring strøgga-derne være en sekundær målgruppe.


- ★ Butiksejere
- ★ Andre erhversdrivende
- ★ Beboere
- ★ Handlende
- ★ Diverse trafikantgrupper

AMAGERBROGADE

Det har været en del af forudsætningerne, at denne strategi for strøggader skulle udvikles med udgangspunkt i Amagerbrogade. I stedet for at nærstudere samtlige Københavns strøggader, har det været målet at analysere Amagerbrogade, bruge den som case, og på den baggrund udlede de generelle konklusioner.

Sideløbende med den generelle strategi for strøggader er der således lavet en specifik Udviklingsplan For Amagerbrogade, der eksemplificerer den generelle strategi. Alle de indsatser, der i dette projekt foreslås implementeret på Amagerbrogade, skal derfor også forstås som illustrationer af nogle generelt anvendelige principper.

FORUDSÆTNINGER

Handingsplan for Københavns Byrum blev vedtaget i efteråret 2005. Den definerer fire typer af byrum, der udspænder et sammenhængende net af forbindelser og destinationer over hele København. De fire typer er: *Pladser, promenader, forbindelser og strøggader*. Omkring 20 gader udpegedes som  strøggader. Målet for disse defineres som 'fodgængervenlige, tilgængelige og smukke strøggader med bedre opholdsmuligheder'. Dette har været det grundlæggende udgangspunkt for projektet.

Ved opstarten af strøggadeprojektet var det besluttet at Amagerbrogade skulle bruges som case. Dels fordi den med sit lange varierede forløb, der bevæger sig gennem meget forskellige typer af by, kan eksemplificere forskellige strøggader. Dels fordi **Trafikplan for Amager**, vedtaget august 2001, havde udpeget og udviklet de alternative ruter, der er en forudsætning for at dæmpe den motoriserede trafik på Amagerbrogade.

Initiativet **Gang i København**, har været en inspiration og rettesnor for projektet. Det sigter mod at gøre København til en mere levende by, ved at forbedre mulighederne for byens borgers egne initiativer. Det skal være nemmere at få tilladelser og støtte af forvaltningen, til at indtage byens rum med udeservering, events og projekter.

Udspillet **Metropol for mennesker** er en vision for Københavns byliv 2015. Hvor Gang i København i høj grad handler om kulturelle begivenheder som f.eks. gadefester, har bylivsudspillet mere fokus på hverdagens uformelle byliv. En by hvis rum er gode at opholde sig i og bevæge sig gennem. Den sætter som mål, at antallet af fodgængere og mængden af ophold skal stige med 20% frem mod år 2015.

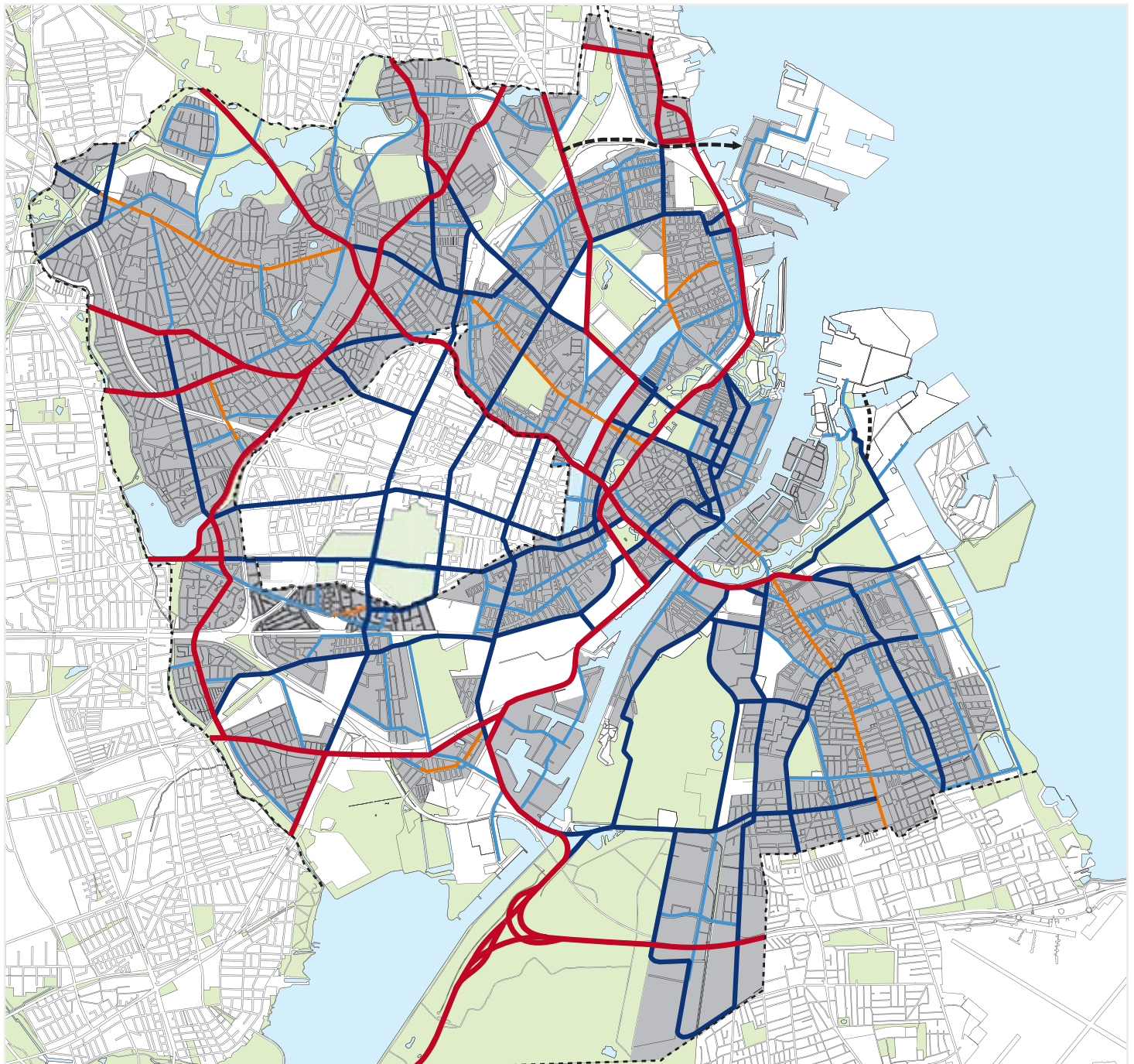
I **Kommuneplan 2009** indføres strøggaden som ny klasse i **vejhierakiplanen**. De udpegede strøggader er dog kun en delmængde af byrumshandlingsplanen. Strøggader i vejhierakiplanen er kun de strækninger som også kan trafikdæmpes ved at alternative ruter kan findes.

Det er dog stadig muligt at mindske barriereeffekt og skabe bedre opholdsrum på en gade med stor trafikintensitet. De fleste elementer i denne strategi kan derfor også bruges på fx. bydelsgader, på strækninger med handel og stor lokal betydning for bylivet.

VEJHIERARKIPLANEN - Ifølge Kommuneplan 2009

BILTRAFIK

- Regionale veje
- Fordelingsgader
- Bydelsgader i Københavns Kommune
- Strøggader i Københavns Kommune
- Ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen
- Reservation til transportkorridor
- Planlagte og etablerede 40 km/t hastighedszoner



Jeg har efterhånden hørt alt; alt hvad der er blevet sagt om denne ø gennem tiden, både hvad de indfødte og dem udefra har sagt. Identitet. Stolthed. Arbejderklasse. Provinshul. Ægthed. Råhed. Småborgerghetto. Lorteø - kort sagt: Amager.

Jeg er født her, men har aldrig været rigtig Amagerkaner, I ved, sådan Amager til benet; sidde i Amagercenteret i træningsdragt og drikke kaffe, imens man snakker om Amager. Den slags. Der er sgu grænser. Amager er et sted man bor, og det er et godt sted, men så er den heller ikke længere...

HVAD ER STRØGGADEN?


Strøggaden er den lokale hovedgade - hverdagsgaden. Den er kompleks - rummer både handel, trafik og rekreative muligheder. Den er det byrum, hvor alle forskellige borgere kan møde hinanden. Og hver strøggade har sin egen identitet.

Livsnerven i hvert bykvarter. Langstrakte knudepunkter hvor funktioner af forskellig art flettes sammen. Kulturelle, sociale, trafikale, økonomiske. Hovedpulsåren i bykvarteret. Dét er strøggaden. Dét skal den kunne.

IDENTITET

Hvert kvarter i København har en mere eller mindre udtalt særegen karakter. Disse karakterer kan måske i dag defineres som summen af flere forskellige befolkningsgruppers bidrag. Sammenstødet mel-

lem pornobutikker, narkomaner, progressiv street art og designerkøkkener på Vesterbro beskriver kvarterets udvikling de sidste 30 år og skaber rammerne for dagligdagen. En ramme der for mange er attraktiv. En ramme som har skabt og tiltrukket et rigt kulturliv

Denne blanding til trods holder forskellige grupper sig i høj grad hver for sig. På Nørrebro findes "Lille Århus", med centrum omkring Skt. Hans Torv, hvor ressourcestærke unge tilflyttere nyder bylivet 

omkring cafébordene. I Mjølnerparken er menneskene, atmosfæren og attraktionerne nogle andre. Og i Folkets Park noget helt tredje.

Det rum hvor alle kvarterets beboere mødes hver dag er strøggaden.

Det er et møde på tværs af kulturelle og sociale skel. Derfor er det vigtigt. Det åbner byen for dens egne borgere. Skaber indsigt og forståelse for de andre. Er med til at definere bydelens samlede identitet.

Den identitet opstår i det offentlige rum. I byrummet. I gaderummet. Det er det man ser når man vælger bolig. Når man vælger mellem indkøbsmuligheder eller hvor man skal åbne forretning.

Derfor er det også en kvalitet at hver strøggade har sin egen specielle identitet. Der skal være noget at vælge imellem. Gaderne må ikke være ens. Der skal

være en grund til at tage til Amagerbrogade. At styrke den enkelte gades særegne kvaliteter og miljø regnes for et vigtigt konkurrenceparameter - i forhold til at tiltrække besøgende fra andre bydele, og i forhold til at kvarterets borgere kan identificere sig med netop deres gade.

For denne strategi har det været målet at udvikle nogle redskaber, der kan rumme dette. At de er tilstrækkeligt åbne til at kunne tilpasses forskellige gaders forskellige karakter. Uden at gøre dem ensformige.

KOMPLEKSITET

I forhold til andre typer af byrum, f.eks. byrumshandlingsplanens pladser, forbindelser og promenader, er strøggaden langt mere kompleks. Den skal danne ramme for både rekreative, handelsmæssige og sociale funktioner og aktiviteter, samtidigt med at den er en vigtig trafikalt åre

Prioriteringen af Strøggaden som opholdsrum har betydning for de andre funktioner, den også rummer. Ikke mindst trafikken, der i dag optager ¾ af pladsen. Denne andel er nødt til at mindskes hvis projektets mål skal nås. Strøggaderne skal i mindre grad være hovedfærdselsårer. Den gennemkørende biltrafik skal ledes ad andre ruter. Samtidigt med det bliver mere attraktivt at benytte andre transportmuligheder. Og mere attraktivt at gå, slentre og opholde sig i gaderummet.

Men det er væsentligt stadig at bibeholde kompleksiteten. Det er det, der giver strøggaden dens urbane intensitet. Netop dette er en vigtig kvalitet ved strøggaden og ved byen i det hele taget, selve dens eksistensberettigelse.

☛ **Strøggaden er en livlig hverdagsgade hvor byliv og handel er i fokus. En genkendelig københavnergade, udgør baggrund for det lokale byliv.**

KOMMUNENS VEJNETSPLAN:

"En strøggade er et samlingspunkt for en bydel med en koncentration af detail- og dagligvarebutikker, samt for café og restaurantmiljø. Disse gader har herved en særlig funktion sammenlignet med øvrige bydels- og fordelingsgader og bør derfor tildeles en særskilt vejklasse. På strøggaderne skal der være gode muligheder for ophold og bevægelse langs vejen. Desuden skal det være nemt og trygt at krydse vejen, så butikker og caféer på begge sider er let tilgængelige. Dermed skabes en helhed i byrummet, hvorved vejen ikke opleves som en barriere. Målet er, at strøggaderne får et sikkert, trygt og ikke mindst spændende cykel- og fodgængermiljø, hvor man har lyst til at færdes og opholde sig."





Nørrebrogade
Et eksempel på, at der med kendt københavner design er skabt nye kvaliteter i strøggaden.

STRØGGADEN SKAL BEHOLDE SIN KARAKTER:

‘Der findes mange eksempler på byfornyelse hvor resultatet er en ny gennemdesignet gade, enten med mængder af granit og fliser eller kulørte flader og kunstgræs.

Et totalt ‘remake’ af en gade, materiale- og byrumsmæssigt, kan ofte lede til pæne rum og velfungerende trafikale miljøer, men noget går tabt hvad gælder identitet, karakter, stemning. Pludseligt føles alt som et tv-studie-miljø, uvirkeligt, for perfekt. Desuden får det

den effekt at det hurtigt bliver forældet, man kan se at det udførtes på et bestemt tidspunkt da visse materiale- og inventaridealer rådede. Mange føler sig ikke længere hjemme når gaden bliver for pæn.

Generelt er de gader, der udpeges som strøggader lange og komplekse gader. I hvidbogen er valgt en tilgang, der bevarer gadens karakter. Der arbejdes med kendte midler, og kun her og der tilføres design. Gennem at arbejde med generelle bymaterialer i det store, og specifikke designløsninger i det små, skabes overraskelser og stedets ånd bibeholdes.

På strøggaden skal man føle man er i København, men også samtidigt opleve at man er på et bestemt sted med en særlig karakter.

Man kan se strøggaden som hardware, en teknisk og trafikal løsning som faciliterer noget andet. I relation til sit nærområde bliver gaden også software, specifik og unik.

De forskellige kvarterers karakter skal fortsat præge gaden. Identiteten er allerede der. Der skal bare tilføres mere plads til mennesker.



Panorama Amagerbrogade

Diversitet i højder, materialer, butikstyper og karakter er typisk for de fleste udpegede strøggader. Dette kræver en fleksibel og åben holdning i bydesignet for ikke at udviske den kvalitet der er.

- ☛ **Det almindelige er noget værd!**
- ☛ **Gaden skal være en gade!**
Et tilgængeligt, aktivt og offentligt rum.
- ☛ **Hvis gaden bliver for pæn vil der være mange, som ikke længere føler sig velkommen.**
- ☛ **Strøggaderne skal bibeholde deres skævhed.** Udgangspunktet er at bevare den lokale atmosfære.





... Da Frank og jeg mødtes, hadede Frank hele myten om Amager. Han kom fra Varde i Jylland, og selv der var myten nået til. Hans ansigt antog en særlig grimasse, når vi kørte herud for at besøge mine forældre. De så undrende på ham, og spurgte mig engang om der var noget i vejen med Franks ansigt. Af uransagelige grunde endte det med at vi kom til at bo her, og hans grimasse fortog sig gradvist over årene, ja, den forvandlede sig til at smil. Frank dykkede langt ned i Amager, han tog til fodboldkamp hver søndag morgen og skrålede sin hals tynd, han begyndte at studere Amagers historie indgående, og slog fast, at Amager aldrig havde været en del af København, han begyndte at hilse på alle mulige mennesker på Amagerbrogade, mennesker jeg aldrig havde set, og en dag, da vi mødte en af hans kammerater fra fodboldklubben i Illum, sagde han ikke noget, men pegede to fingre nedad på brystkassen, og satte en tredje finger på tværs, så det dannede et A over hjertet...

LOKALKENDSKAB


Et væsentligt element i dette projekt har været borgerdialog. Det at afsøge nye metoder til at komme i kontakt med borgerne som kan bidrage med væsentlig viden.

Borgerinddragelse har overordnet set tre hovedmål:

- Borgerne har krav på at blive hørt, det er et grundlæggende demokratisk spørgsmål. Dette giver borgerne ejerskab til projektet, og bidrager væsentligt til fagfolkenes arbejde og de politiske beslutninger.

- Borgerne besidder en vigtig viden. De har et detailkendskab til deres lokalområde, som en fagperson aldrig vil kunne analysere sig frem til. Denne viden er helt væsentlig i forhold til at kvalificere projektet. At skabe et projekt, der rent faktisk fungerer i forhold til den virkelighed brugerne oplever.

- Borgerne er et projekts slutbrugere - både de nuværende og i fremtiden. Hvis de skal have glæde af projektet, er det derfor meningsfuldt fra starten at sætte sig ind i hvad de ønsker. Hvad de mener, der faktisk er behov for.

Den traditionelle måde at inddrage borgere på - gennem åbne møder og workshops - har i praksis vist sig at have svært ved at tiltrække f.eks. teenagere, unge, indvandrere og børnefamilier. Det har derfor i dette projekt været et ønske, at udvikle og afprøve andre metoder til borgerdialog som supplement til borgermøder, og dermed give mulighed for at et bredere udsnit af borgere kunne bidrage til projektet. 

BORGERDIALOG



Dette projekt har benyttet fire forskellige metoder, hvoraf de første tre må betegnes som opsøgende. Disse tre fandt sted i projektets første fase – analysefasen. Den mere traditionelle proces med borgermøder og workshops blev først sat i gang samtidigt med opstarten af den anden fase – selve konceptudviklingen. Det vil sige at vi allerede til det første borgermøde havde et billede af hvilke holdninger vi ville møde og hvorfor.

❶ BEING AMAGERBROGADE

Målet med dette var at få et kvalitativt, subjektivt billede af hvad Amager er. Man kan måske ligefrem tale om et følelsesmæssigt billede. Komme ind under huden på stedet, og fornemme atmosfæren eller stemningen. Amagers ånd, som gør Amagerbrogade til noget andet end Nørrebrogade eller Valby Langgade.

7 meget forskellige Amagerkanere blev interviewet af forfatteren Claus Handberg Christensen, som spurgte ind til deres forhold til Amager og Amagerbrogade. Interviewpersonerne blev valgt ud

fra et ønske om at høre forskellige stemmer, og især stemmer man måske ikke forventer at høre til et almindeligt borgermøde.

På baggrund af dette arbejde har Claus Handberg Christensen skrevet en række korte fortællinger om Amagerbrogade, der i kondenseret form videreformidler de stemninger og holdninger, der kom til udtryk i de forskellige interviews. Målet med disse er et materiale, der kan give alle, der skal arbejde videre med udviklingsplanen for Amagerbrogade, en indgangsvinkel til det særligt Amagerkanske. En særlighed der må tages højde for i arbejdet med enhver strøggade.

❷ STOPINTERVIEWS

I forbindelse med detailhandelsanalysen gennemførtes 1200 stopinterviews på Amagerbrogade. Stopinterviewsene blev gennemført i løbet af en uge i oktober 2007, på tre forskellige poster på Amagerbrogade. Hver person blev bedt om at svare på 12 spørgsmål, der udover at handle direkte om indkøbsvaner også

Nænsom fornyelse af Amagerbrogade

BYMILJØ: Der er ingen planer om nogen "extreme makeover" i kommunens oplæg til en ny Amagerbrogade. Eksisterende småpladser skal udnyttes bedre og bilernes hastighed sænkes uden skilteskov.



◀ Spillet om Amagerbrogade er i fuld gang. (Foto: Michael Paldan.)

TRAFIK:
Amagerbrogade bliver ikke lukket for biltrafik. Det slog Københavns Kommunes projektleder fast ved en work-shop om gadens fremtid sidste mandag.

(Presseklip fra Amagerbladet)

indbefattede placering af bopæl, alder og transportmiddel til det givne sted.

Dette arbejde har givet projektet en statistisk forsvarlig samling af væsentlige facts i forhold til gadens brug og brugere. Vi ved med andre ord temmelig meget om hvem man møder på gadens fortovej, hvor de bor, hvad deres ærinde er og hvordan de har transporteret sig til Amagerbrogade. Det er et materiale, der skaber basis for meget stærke argumenter i forhold til f.eks. diskussionerne med handelsforeningen og omkring valget af trafikløsning.

● GADEN ER DIN

For at afprøve potentialet i en opsøgende borgerinddragelse på gadeplan, i selve gaderummet, indledtes et samarbejde med en gruppe Performance design-studerende fra RUC. Støttet og rådgivet af kommunens fagfolk gennemførte de - fra marts til juni 2008 - forten interventioner, som konfronterede folk på gadeplan i deres eget lokalområde. Interventionerne var synlige og uformelle

aktiviteter i byrummene f.eks. workshops, collager og udstilling. Interventionerne forsøgte også visuelt og funktionelt at illustrere, hvordan gaden kan anvendes på andre måder end i dag.

Interventionerne skabte en positiv opmærksomhed omkring en fremtidig udvikling af Amagerbrogade, og borgerne udtrykte stor tilfredshed med at blive mødt og spurgt på en så imødekommande måde. At det var søde og uafhængige studerende - der bød på kaffe og kage, lavede badgeværksted for børnene, og spurgte ind til folks holdninger, ærligt og entusiastisk - har været en styrke i sig selv. Det har været med til at sikre at forløbet fungerede i øjenhøjde med borgerne.

To overordnede resultater blev opnået:

For det første en udbredelse af viden om projektet - via de mange borgere, der deltog i 5-10-20 minutter; via de endnu flere, der ikke havde tid til at stoppe op, men så at der skete noget; og endelig via

de lokale medier, der fik materiale til positive historier og gode billeder.

For det andet har det givet os en stor indsigt i - bogstaveligt talt - manden på gadens opfattelse af problemer og ønsker til forbedringer. Manden på gaden vil i dette tilfælde sige 4-årige børn og deres mødre, teenage-piger, studerende, langtidsledige, butiksejere, folkepensionister og mange flere. En fællesnævner for dem er, at de aldrig har været til et borgermøde. På denne måde er de blevet hørt alligevel, og deres viden har kunnet indgå i projektet.

● BORGERMØDER

Fra juni til december 2008 afholdtes et forløb med både offentlige borgermøder og workshops, samt en række workshops og møder med inviterede interessenter. Ligeledes nedsatte Amagers to lokaludvalg en fælles følgegruppe.

Disse særlige interessenter, lokaråds- og medlemmer, handelsforeninger og

andre særligt engagerede borgere – det er i høj grad den lille gruppe, der kommer til et borgermøde – besidder en meget stor viden om deres lokalområde, og et meget stort overblik over dets udvikling.

To ting viste sig at være væsentligt at få fortalt ved disse møder:

- Hvilke forudsætninger og hvilke elementer i projektet ligger helt fast, og kan ikke ændres på? Samt ikke mindst hvorfor, og evt. hvad konsekvensen er hvis man ændrer på dem alligevel? En binding man er uenig i kan man godt acceptere, hvis man forstår hvorfor den findes.

- Hvilket spillerum er der så tilbage? På hvilke elementer i projektet kan borgerne få indflydelse? Uden tydelig og forventningsafstemning kan møder og workshops virke meningsløse for borgere.

Er der ikke tilstrækkeligt stort spillerum for borgerne, må man sætte større fokus på de dele af projektet hvor mulighederne findes. Udvikle og flytte ressourcer til disse elementer. Det er en styrke på forhånd at have indtænkt dette rum, men man må regne med at ændre og udvide det undervejs.

UDDRAG FRA BORGER WORKSHOP

❶ VANSKELIGT AT KRYDSE GADEN

”Bedre muligheder for at krydse gaden efterlyses.”

”Bedre fortov!”

❷ MINIPLADS

”Her er der mulighed for en mindre plads”

❸ BLEKINGEGADE

”Lav en gågade her!”

❹ TYCHO BRAHES ALLÉ / GANGTUNNEL

”Tunnel nyt mikrokulturhus”

”Udstillingslokale / bar / under gaden!”

”Borde og stole på pladsen.”

❺ AMAGERBRO TORV

”Fjern cyklerne fra torvet!”

❻ BYLIV

”Hvor er kulturen?”

❼ VEGETATION

”Samle det grønne!”

❽ SIDDEPLADSER

”Amagerbrogade – de 1000 bænkes land (forskellige)”

❾ PLADSRUM

”Skab en plads ved Sundby Kirke”

”Flere pladser og torv!”

❿ STEMNINGER

”Dyrk mangfoldigheden!”

Google-map med borgernes vidende om gaden indsamlet ved en fælles workshop



HVERDAGSBEVÆGELSE

Hvordan bruges strøggaden? Af hvem, og hvordan bevæger de sig omkring? Hvor kommer de fra og hvor går de hen? Hvad er deres ærinde på strøggaden? For at få et billede af dette blev tre praktikanter sendt ud på Amagerbrogade for at skygge folk.

Opgaven lød: vælg en tilfældig fodgænger, følg efter vedkommende indtil han/hun går ind i en opgang eller skifter til andet og hurtigere transportmiddel. Noter hvad vedkommende foretager sig og tegn hans/hendes rute ind på et kort.

I alt 36 konkrete og jordnære eksempler, der tilsammen giver et spraglet billede af hverdagen som den udfolder sig på Amagerbrogade.

Konklusioner kunne være:

- ★ Strøggaden er både en transportkorridor og en destination i sig selv.
- ★ Langt de fleste ruter starter eller slutter inden for et par hundrede meters afstand til strøggaden.
- ★ Strøggaden danner ramme for mange uplanlagte møder og spontane butiksbesøg.
- ★ Mange meget forskellige mennesker - unge og gamle, nydelige og forhutlede - benytter strøggaden.

Resultaterne er muligvis ikke overraskende. Til gengæld er de bekræftet og registreret på baggrund af nøgtern observation. Et materiale, der kan trækkes frem som reminder og inspiration.



#26 Gråhåret mand

Tidsrum: 11:17 - 11:23

Køn: Mand

Formodet aldersgruppe: 40 - 50 år

Handling: Manden kommer ud af "Røverkøb" på Amagerbrogade og går over vejen og ned ad Brysselsgade, forbi Amager Centeret og ned mod Holmbladsgade og hen ad Prags Boulevard, hvor han tilsyneladende bor.



#16 Se min baby

Tidsrum: 13:09 - 13:28

Køn: Kvinde (barn i barnevogn ukendt)

Formodet aldersgruppe: 45-55 år

Handling: En kvinde krydser gaden med en barnevogn fra krydset ved Amagerbrogade/Amager Boulevard. Hun går op af Amagerbrogade og går ind i butikken Zanz Interior. Det er tydeligt at kvinden kender ejeren af butikken. Ejeren er især glad for at se barnet. De snakker i 10 minutter. Det er en meget lille butik så jeg går ikke med derind. Kvinden forlader butikken samme vej som hun kom og krydser Amagerbrogade ved samme kryds som før. Hun er meget forsigtig med barnevognen når hun skal op over kanter og hun kigger sig ekstra godt for.



#21 Dame i brunt

Tidsrum: 9:37 - 9:40

Køn: Kvinde

Formodet aldersgruppe: 20 - 25 år

Handling: Hun stiger ud af 2A og kigger sig for, for at undgå at blive ramt af en cyklist. derefter går hun hen til bustavlen, hvorefter hun retter på sin kjole. Da det er gjort, står hun og stiger træet ud i luften indtil bus 5A kommer, som hun så stiger på.



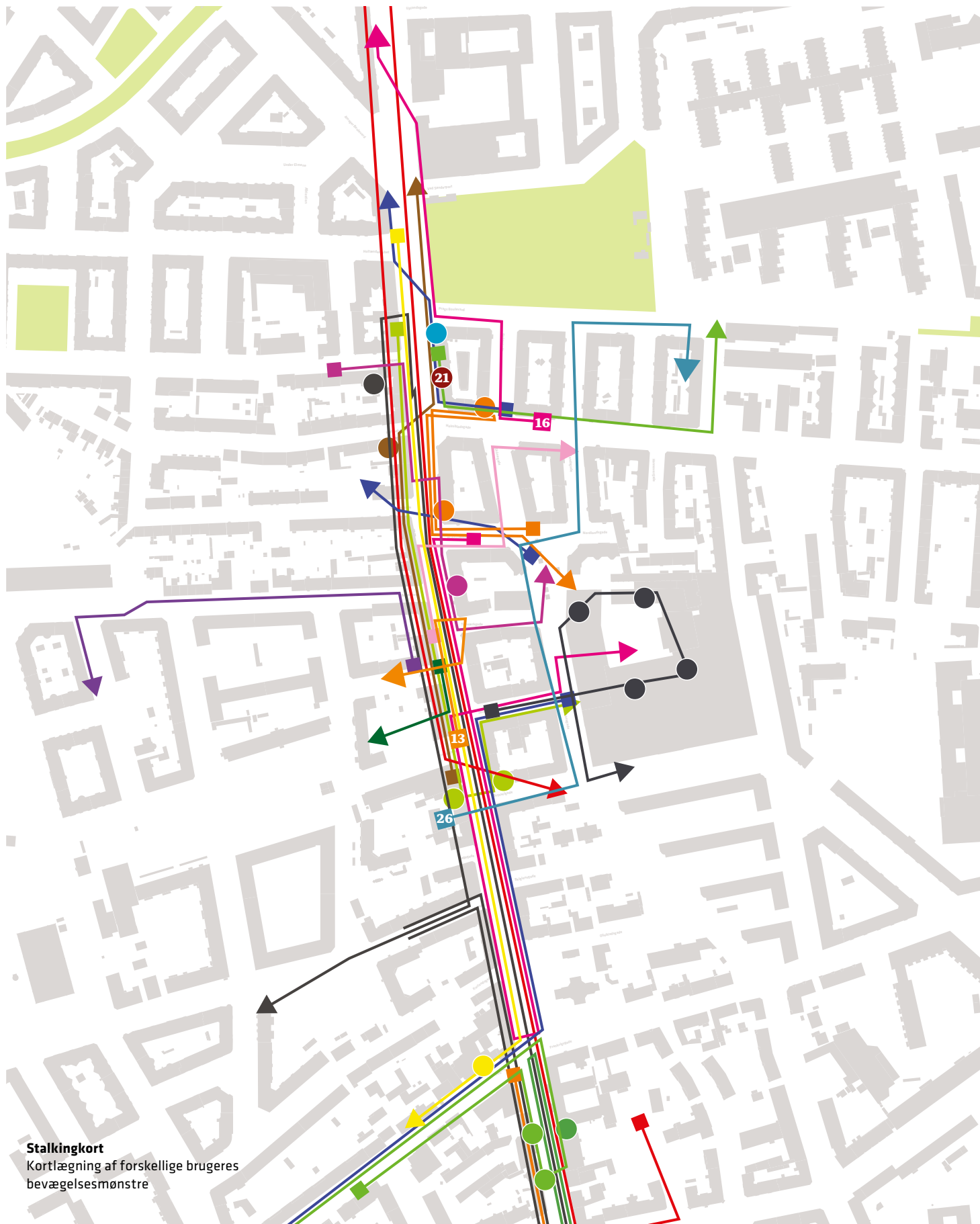
#13 Besværlige krykker

Tidsrum: 12:14 - 12:23

Køn: Kvinde

Formodet aldersgruppe: 50-60 år

Handling: En kvinde med krykker går nordpå fra Ølandsgade. Hun går med krykker og virker voldsomt belastet af det. Hun holder pauser hvert minut. Hun går op til 'Tøj og sko' på hjørnet mellem Ebertsgade og Amagerbrogade. Det tager 2 minutter. Hun er inde i butikken i 5 minutter. Hun virker meget søgende og kigger alle steder i butikken. Men hun finder ikke det hun søger efter. Hun spørger ikke efter hjælp, men går ud af butikken. Hun venter ved busstoppestedet lige udenfor butikken i 2 minutter og stiger på 5A.



Stalkingkort
Kortlægning af forskellige brugeres
bevægelsesmønstre

BYRUMSANALYSE

Hans bogbinders allé

Dronning Elisabeths Allé



Boghandler



Underjordisk
Pladspotentiale



Pladspotentiale



Blomsterhandler



St Anne Kirken
Polsk og Dansk gudstjeneste



Pladspotentiale

Flinterenden

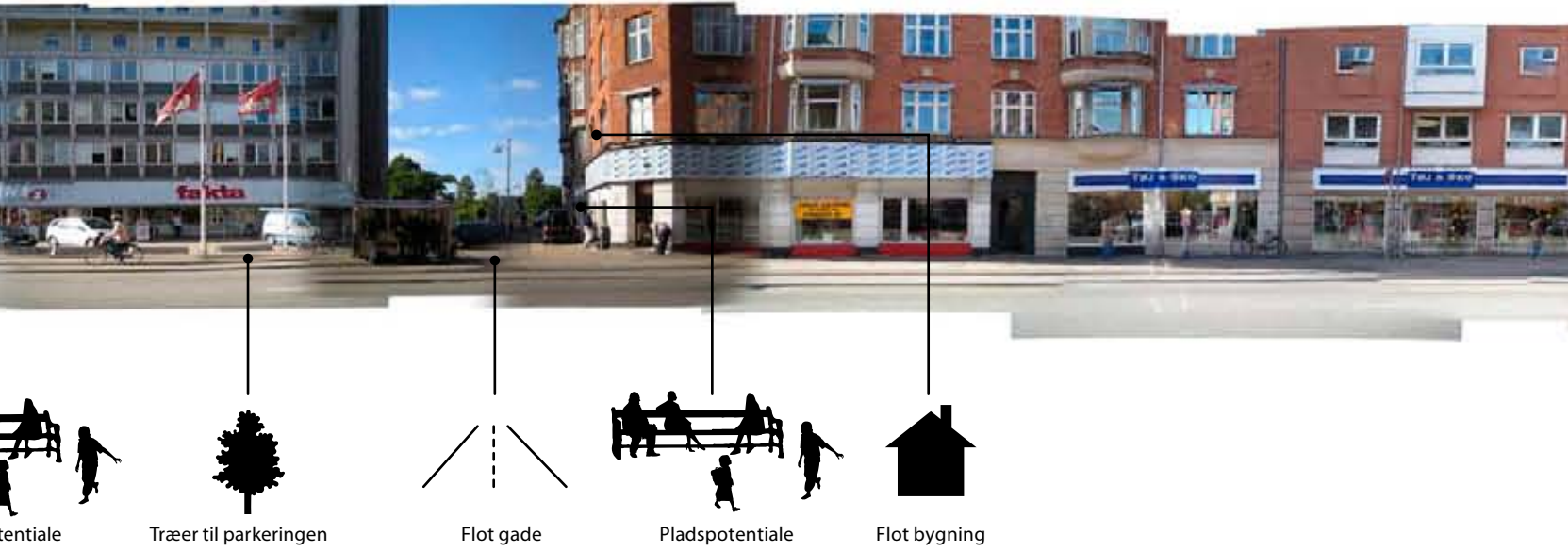


Grønt

Byrumsanalyse

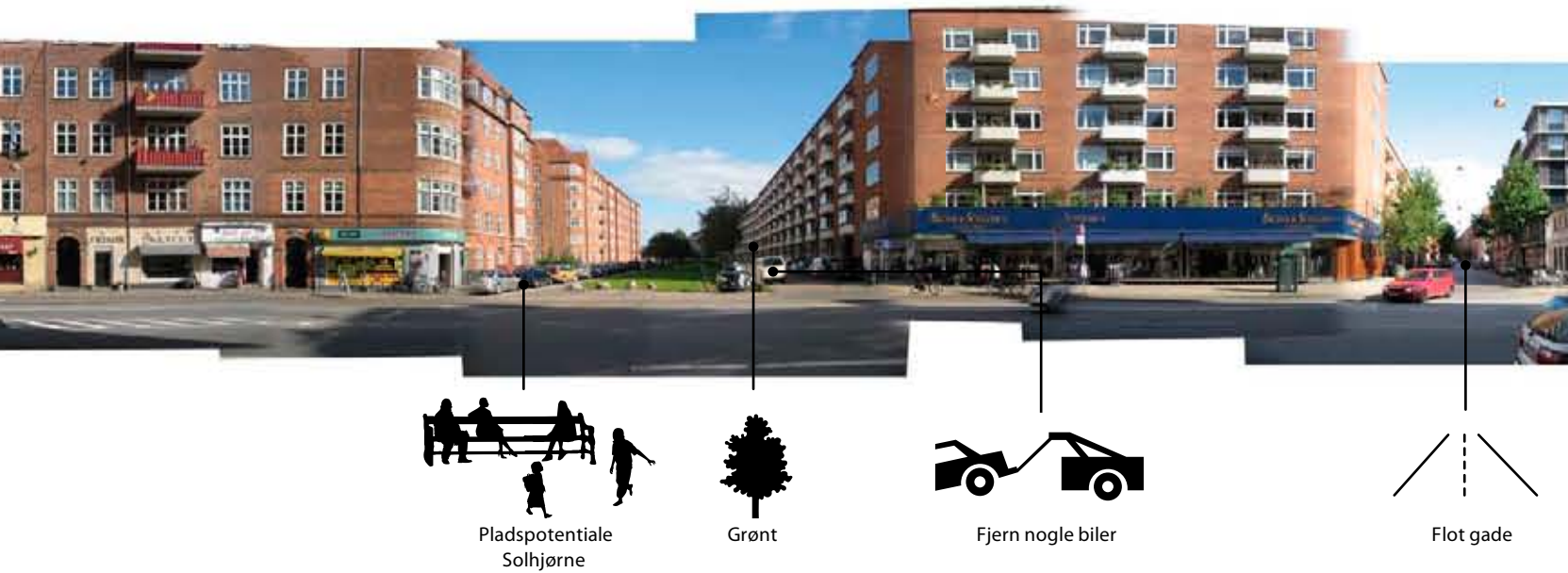
Panorama fra registrering af Amagerbrogade
Registrering af eksisterende kvaliteter og potentialer

Christian Ii's Allé



Store Mølle Vej

Uplandsgade



Tingvej



Godt kik ind / gård



Pladspotentiale



Pladspotentiale



Flot bygning

Brysselgade



Kurlandsgade



Birketræer, fint hegn

Belgiensgade

Oliebladsgade



Pladspotentiale



Grønt vue / fond



Gaden kan l...

... Det begyndte at gå mig på nerverne. Ved du egentlig hvem du er? Spurgte jeg ham en dag. Jeg er kommet hjem, Lise, svarede han, på en måde er jeg kommet hjem. Han stod bare og smilede til mig. Jeg forstod det ikke dengang og det gør jeg heller ikke nu, men jeg lod ham have sit, og når alt er sagt, var han en god mand. Den bedste. Han blev ved, indtil han ikke kunne længere.

Det er syv år siden. Øen mistede en søn, en af de få uægte. Nogle af hans gamle venner nægtede at tro på, at han kom fra Jylland, det var et umuligt regnestykke i deres øjne. De holdt et minuts stilhed på stadionet, og der blev vrælet i en uge nede på Jaguaren.

Jeg bor her stadig, men så er den heller ikke længere. Den jeg mangler er borte. Jeg savner Frank, jeg savner Amager■

BYLIV & HANDEL

Strøggaderne er livlige og intense gader. De er ramme for en spraglet fortætning af mennesker. Forskellige mennesker med forskellige mål. Der bringes sammen af alle de nødvendige funktioner strøggaden rummer.

Københavns Kommune har i mange år arbejdet målrettet på at forbedre og forøge bylivet. Et godt byliv er et kvalitets- og succeskriterie. For den enkelte bydel og for hele København. Bylivet er en væsentlig faktor, hvis København skal være attraktiv. Både for sine egne borgere, og for at kunne tiltrække turister, virksomheder og nye borgere.

Strøggaden er i meget høj grad et byrum, der må spille en rolle i forhold til udviklingen af bylivet. Her kommer alle forbi hver dag. Derfor findes der et enormt potentiale.

For at udnytte dette må man bearbejde en række faktorer, der i dag begrænser mulighederne, eller endnu ikke er understøttet optimalt. Konkrete tiltag i forhold til udformning og administration.

- ★ Motoriseret trafik - barriere-effekt, plads, støj- og luftforurening.
- ★ Fortovet - tilgængelighed og plads.
- ★ Opholdsmuligheder - antal og kvalitet.
- ★ Handelslivet - konkurrencen med storcentre og bycentre, mulighed for fortovsudstillinger.
- ★ Krydsningsmuligheder - nemt, sikkert og praktisk at være fodgænger.
- ★ Sammenhæng mellem ude og inde - butikkerne ud på gaden, det offentlige rum ind i bygningerne.
- ★ Plads til og rammer for aktiviteter og events.

HANDELSGADEN

Strøggaden er først og fremmest en hande­lsgade. Detailhandelen er den attraktion, der skaber grobund for resten af bylivet. Alibiet for at opholde sig i gaderummet. En mangfoldighed af basale indkøbsmuligheder, der tiltrækker det mest mangfoldige udsnit af kvarterets borgere.

Et væsentligt karaktertræk ved strøggaden, er de mange forskellige funktioner, der skaber en stærk synergi - detailhandel, værtshuse, frisører, tandlæger og ikke mindst trafik. Man ser et par sko i vinduet på vej fra bussen til frisøren, får sig en øl bagefter og går i ostehandleren nu man alligevel er der.

Det er kompleksiteten og mangfoldigheden, der er strøggadens styrke og eksistensberettigelse.

Strøggaderne er i høj grad gamle indfaldsveje til byen, men det volumen af motoriseret trafik man ser i dag er umådeligt meget større end hvad gaderne i sin tid blev anlagt til at kunne rumme. Det er en udvikling, der kun er gået en vej de sidste 100 år, og fortsat gør det. En udvikling, som har trængt resten af livet i gaderummet ind på smalle fortove langs facaderne, og gjort det besværligt og risikabelt at komme fra den ene side til den anden.

At styrke strøggadens byliv og handelsliv kræver derfor at man dæmper trafikken, eller i det mindste kommer en yderligere forværring i forkøbet samtidigt med, at man forbedrer krydsningsmulighederne.

Kommercielt konkurrerer strøggaden med storcentrene og bycentrene. Det 'street shopping' mod 'big box'. Derfor må man styrke de områder hvor storcentrene har deres fordele:

- ★ Tryghed
- ★ Tilgængelighed
- ★ Tæthed

Men måske især forbedre netop de elementer, der er strøggadens styrke:

- ★ Identitet, stemning, mangfoldighed
- ★ Frit offentligt rum alle kan præge
- ★ Sammenhæng med resten af byen

Strøggadens butikker spiller netop en stor rolle for gadens identitet og stemning, gadens udtryk. Butiksfacaderne afgrænser rummet i øjenhøjde. Skaber mangfoldighed og aktivitetsmuligheder. En basal forudsætning for en levende gade er en levende facade, med mange åbninger, meget at se på - mange oplevelser.



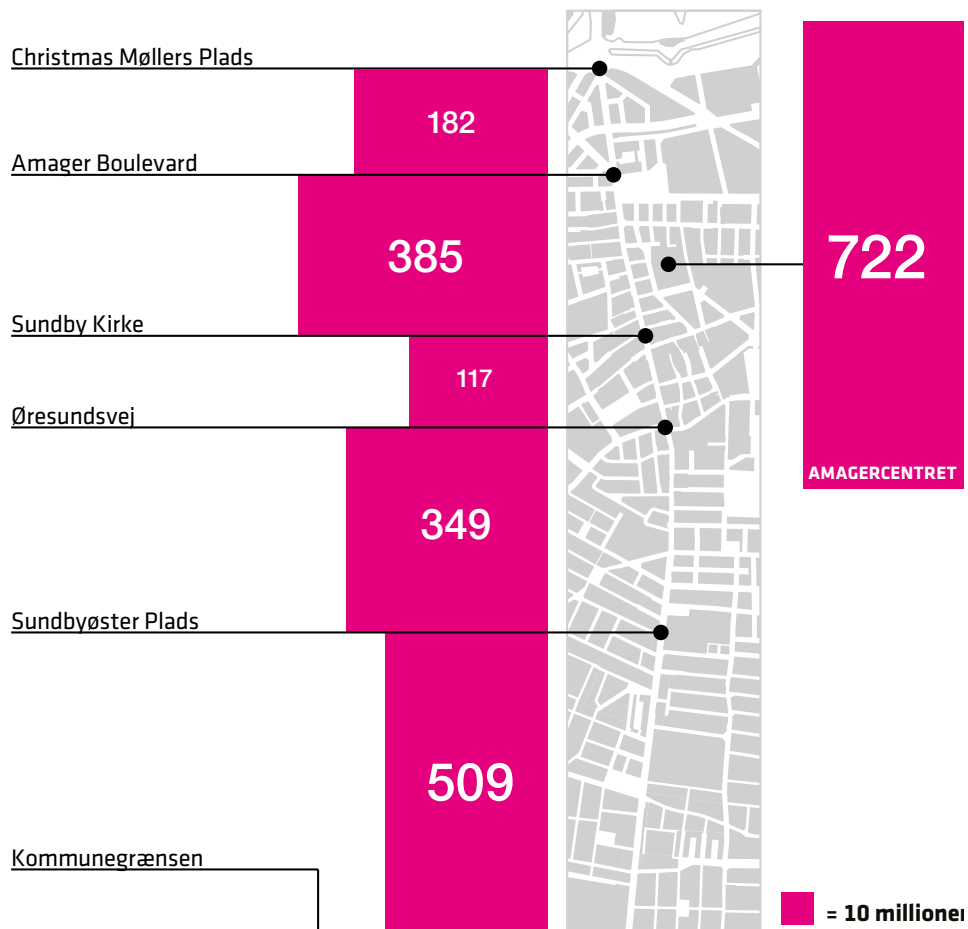
[1]



[2]

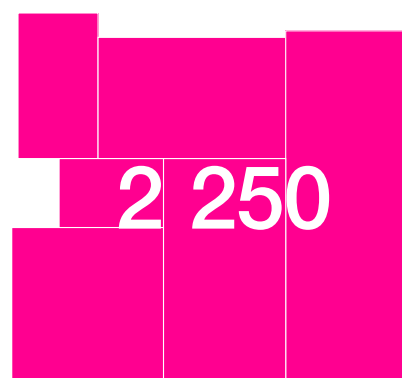
Derfor er der flere gode argumenter for at gøre det nemmere for handelslivet at få adgang til det offentlige rum - fortovet, mellemrummene, pladserne og sidegaderne. Det giver øget omsætning for butikkerne, og flere oplevelser for borgerne.

Man kan se to tydelige trends i udviklingen i handelen i dag - Big Box [1] og Street shopping [2]. I begge tilfælde har størrelsen betydning, man sigter hele tiden mod større sammenhængende strukturer. For eksempel Field's eller hande­lsgaderne i Indre by. Hvis strøggadernes handelsforudsætninger skal styrkes, må der skabes sammenhængende handelsstrøg - der må findes butikker i stueetagerne, sidegadernes potentiale må styrkes og krydsningsmulighederne forbedres.



Omsætning langs Amagerbrogade
Bredden på stokken viser omsætning/delstrækning. Tallet viser på total omsætning indenfor delstrækning.

Amagerbrogade + Amager Center



Omsætning millioner kroner

Field's



Omsætning Amagerbrogade VS Field's

Hvis A-gade + A-centret samarbejdede og fungerede som 1 shoppingmiljø kunne det være konkurrencedygtigt både i størrelse og funktion.

Handelslokaler

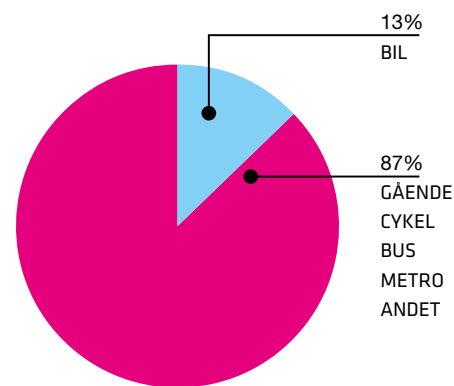
Amagerbrogade har gode forudsætninger som handelsgade med et meget stort antal butikslokaler langs gaden.

TOP 20

- 1 Frisører (31)
- 2 Læger, praktiserende (29)
- 3 Dametøjsforretninger (27)
- 4 Tandlæger (26)
- 5 Restauranter (22)
- 6 Pengeinstitutter (15)
- 7 Kiosker (14)
- 8 Ejendomshandel (12)
- 9 Pizzeriaer (10)
- Skønhedsklinikker (10)
- 11 Optikere (9)
- 12 Smykkeforretninger (8)
- 13 Bagere og konditorier (7)
- Caféer og frokostrestauranter (7)
- Cafeterier (7)
- Farvehandlere (7)
- Supermarkeder og varehuse (7)
- 18 Solcentre (6)
- Radio og tv (6)
- Tømrere og snedkere (6)

Kilde: krak.dk

Hvordan kom du til Amagerbrogade i dag?
(1261 interviewede)



BYLIVET

At øge og forbedre bylivet på strøggaden er dette projekts grundlæggende sigte. At dette sker, er det endelige succeskriterium. At finde redskaber, der kan muliggøre dette, er projektets indhold.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog 10. juli 2009 'Metropol For Mennesker'. En vision for det Københavnske Byliv, der også rummer en række kvantitative milepæle, der skal nås frem mod år 2015:

- ★ 80% skal være tilfredse med muligheden for at deltage i bylivet
- ★ 20% mere fodgængertrafik
- ★ 20% mere ophold

Disse kræver for det første en række fysiske tiltag:

- ★ Hvis mængden af ophold skal stige kræves flere og bedre opholdsmuligheder.
- ★ Hvis mængden af fodgængere skal stige vil bredere fortove og bedre krydsningsmuligheder være formålstjenligt.

Men der er også en lang række muligheder for at styrke bylivet, der ikke i samme grad kræver offentlige investeringer i fysiske anlæg. En gade er kun rigtig attraktiv at gå på og opholde sig i hvis der er noget at opleve. Noget at se på, noget at købe, god stemning, andre mennesker.

Tætheden og mangfoldigheden af oplevelser er altafgørende. Det gode er at det er borgerne selv, der må stå for disse oplevelser. Det vanskelige er, at der må nye regler for brug og nye normer for administrationen af disse til for at facilitere borgerne. Det kunne være tiltag som disse:

- ★ Gratis at udstille varer på fortovet
- ★ Hjælp til at afholde markeder i sidegader
- ★ Flere midlertidige stader

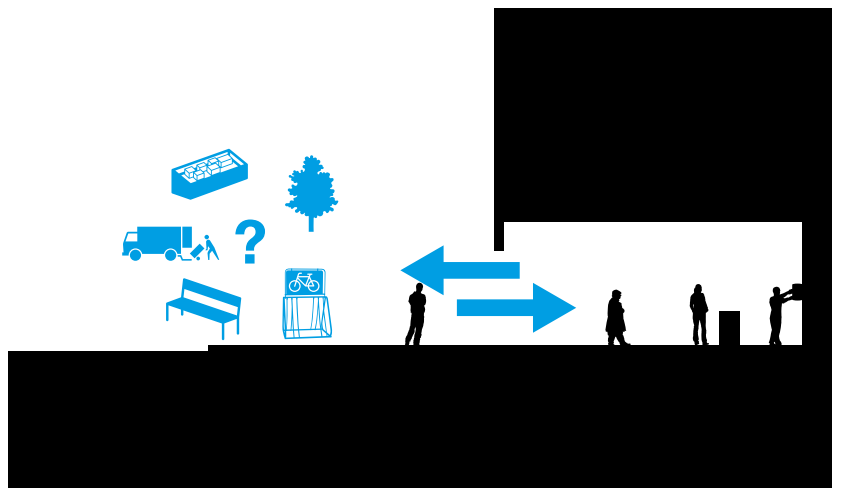




Amagerbrogade i dag



Princip



Det første jeg ser om morgenen, er husene på den anden side af vandet, og det er det sidste jeg ser, før natten sænker sig. De vil ikke vedkende sig slægtskabet, derovre, de er bedre end os, mener de, og på en måde giver jeg dem ret. Der er ligesom en anden duft i gaderne derovre, der er mere sukker og flere penge i luften, kunne man sige. Men det går dog begge veje med slægtskabet, der er heller ingen rigtige Amagerkanere, der kunne drømme om at inkludere Christianshavn på kortet over dette land, for Amager er et land. Christianshavn er noget man kører igennem hvis man skal have fat i noget man ikke kan købe herude, men tro mig, der er ikke meget man ikke kan få fingrene i herude■



TRAFIK

Trafikken integreres på de lette trafikanters vilkår - en trygge og mere oplevelsesrig gade, deregulering af den trafikale verden og fremme af den sociale verden, den selvforklarende gade, der appellerer til folks evne til selvregulering og til social og hensynsfuld adfærd.

Udspillet *Metropol for Mennesker* sætter det som mål, at *fodgængertrafikken* og *ophold i byens rum* begge skal stige med 20% frem mod år 2015.

I Trafikplan for Amager har man registreret trafikmiljøproblemer for det overordnede vejnet på Amager. Amagerbrogade er den klart mest belastede, og slår ud på næsten alle parametre. Det vil sige, at strækningen er uheldsbelastet, har stor barriereeffekt, har et uacceptabelt støjniveau, et uacceptabelt indhold af kvælstoffer i luften og en høj andel af gennemkørende trafik (50%). Gaden opleves til dels som ubehagelig og utryk at opholde sig på.

Det er dette, der skal imødegås for at nå målsætningerne i *Metropol for Mennesker*, *Handlingsplan for Københavns byrum* og *Trafikplan for Amager*.

Vejhierakiplanen i *Kommuneplan 2009* understøtter yderligere dette. Her indføres strøggaden som en ny vejklasse, med en hastighed på 30 km/t. Det vil sige lavere hastighed på strøggaden end på de tilsluttende småveje.

FORUDSÆTNINGER & ANALYSER

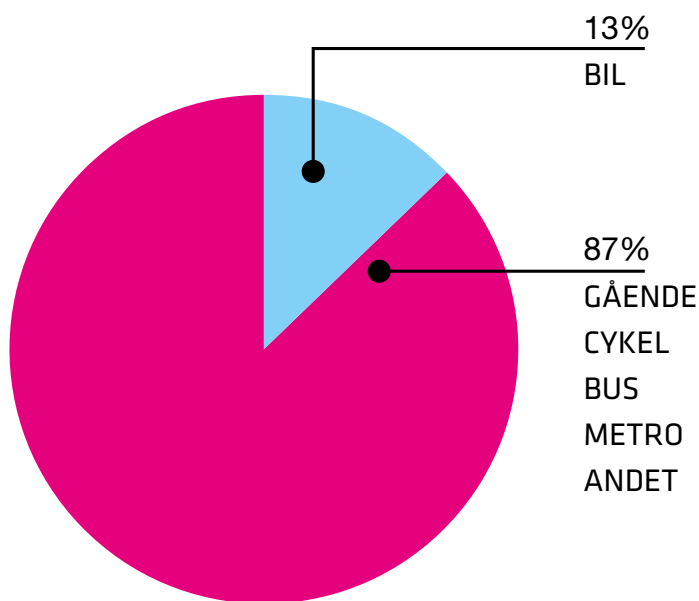
Strøggaderne er i høj grad gamle indfaldsveje til byen, men det volumen af motoriseret trafik man ser i dag er umådeligt meget større end hvad gaderne i sin tid blev anlagt til at kunne rumme.

Det er en udvikling, der kun er gået en vej de sidste 100 år, og fortsat gør det. En udvikling, som har trængt resten af livet i gaderummet ind på smalle fortove langs facaderne, og gjort det besværligt og risikabelt at komme fra den ene side til den anden.

At styrke strøggadens byliv og handelsliv kræver derfor at man dæmper trafikken, eller i det mindste kommer en yderligere forværring i forkøbet samtidigt med, at man forbedrer krydsningsmulighederne.

Hvordan kom du til Amagerbrogade idag?

(1261 st interviewede)



Vejhierarki, scenarie C

- Motorveje
- Overordnede veje, Kbh.'s Amt
- Øvrige regionale veje
- Fordelingsgader
- Bydelsgader

Trafikmål:

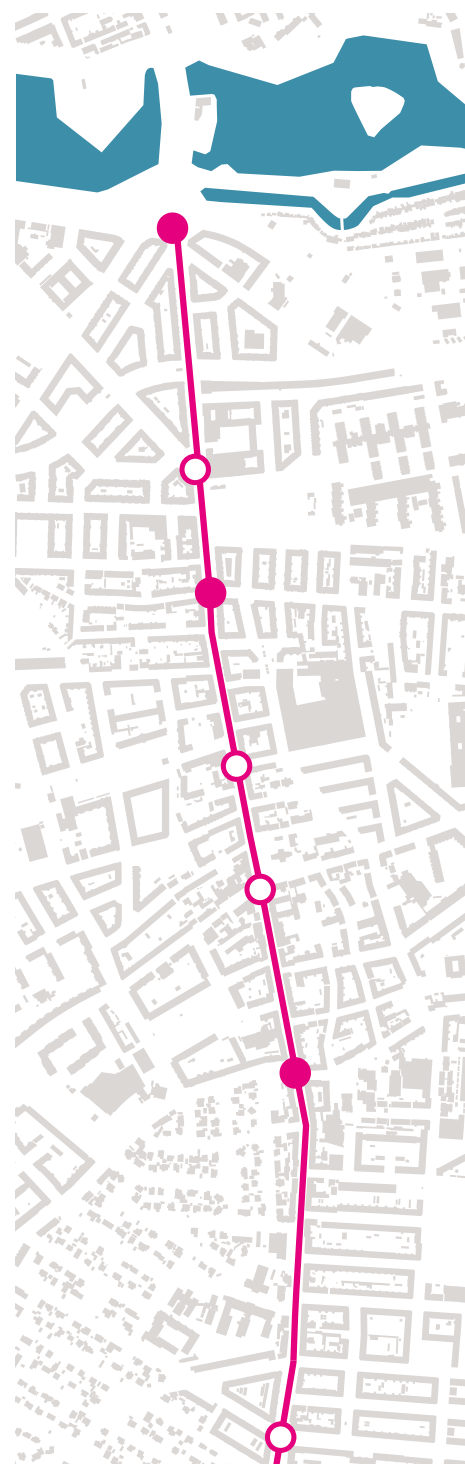
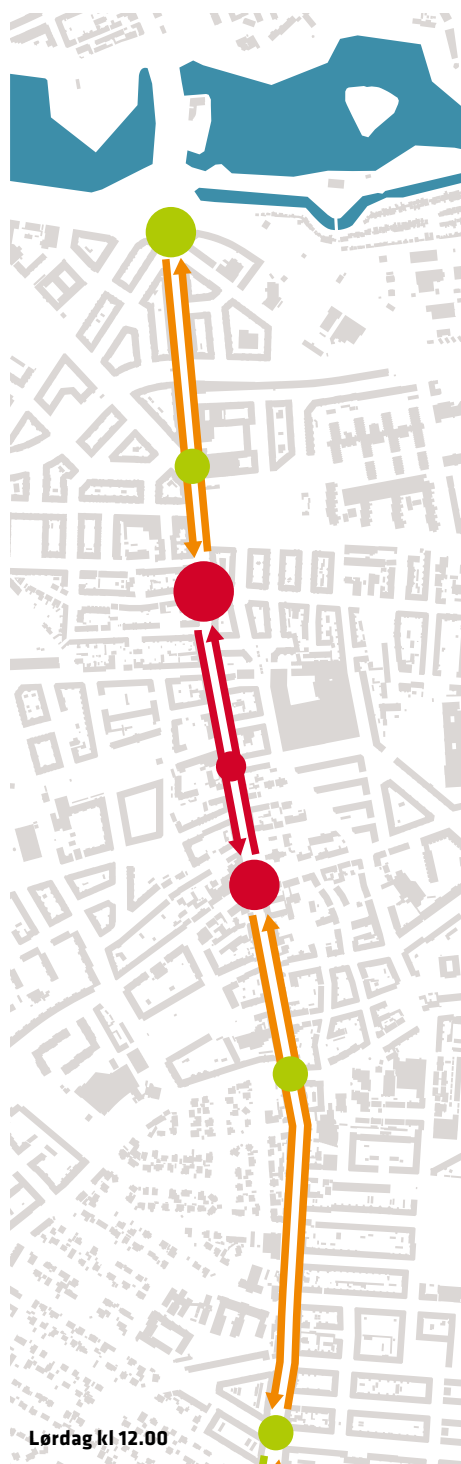
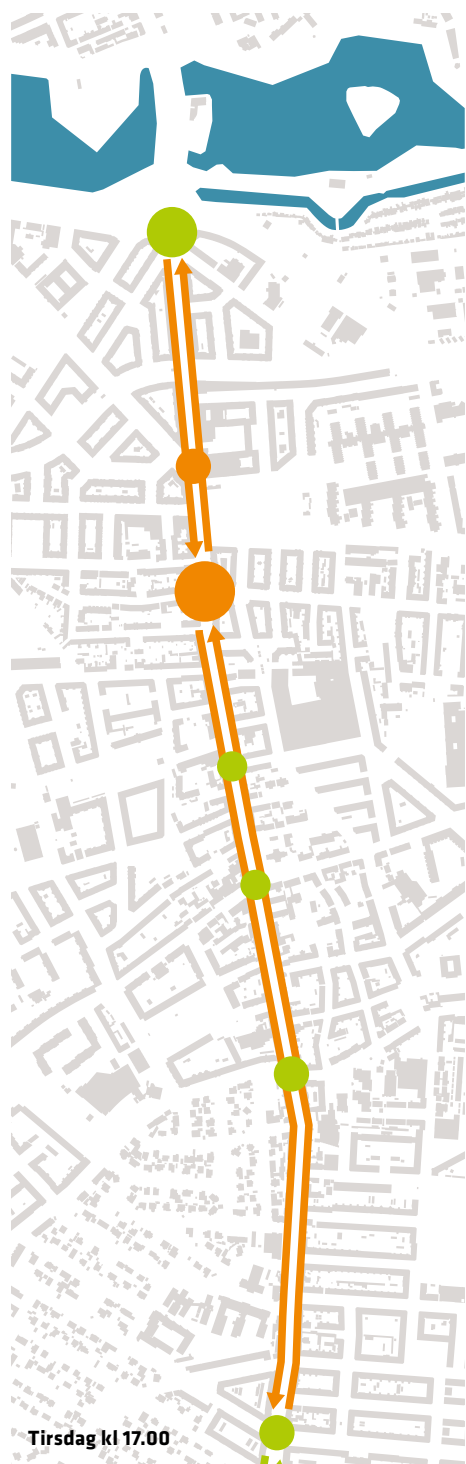
- Eksisterende erhvervsområder, 1998
- Byudviklingsområder

Trafikplan for Amager

Kort over det planlagte vejhierarki på Amager, dvs. alternative ruter til den trafik, der ønskes fjernet fra Amagerbrogade. Rummer i alt ca. 45 især mindre, individuelle projekter og indsatser, af hvilke ca. 70% er udført pr. januar 2009.

Erfaringer fra arbejdet med udviklingsplanen for Amagerbrogade og helhedsplanen for Nørrebrogade - hvor en samlet trafikplan for Nørrebro ikke fandtes - tyder på at det er hensigtsmæssigt at starte med en sådan.

Trafikintensitet og trafikflow



Trafikintensitet

- ingen - lidt trafik
- middel
- meget - trafikken står helt stille/i kø

Trafikafvikling i kryds

- god trafikafvikling
- middel
- dårlig trafikafvikling

Trafikprincip

Ved at nedlægge lysregulering og vejtilsutninger hvor det er muligt, minimeres antallet af stop i trafikken. Pladsrum med fodgængerprioritet på tværs af gaden fungerer i stedet for busluser, bump og lignende. Derved skabes et langt mere effektivt flow i trafikken.

- lyskryds som bevares
- lyskryds som kan tages bort

SHARED SPACE

Udgangspunktet i Handlingsplan For Københavns Byrum, hvor målet defineres som "fodgængervenlige, tilgængelige og smukke strøggader med bedre opholdsmuligheder", har været bestemmende for strategiens trafikale prioriteter. Det er fodgængerens og gadens kvaliteter som opholdsrum, der må være i fokus.

MENNESKELIGE VILKÅR

Ved projektets start blev det besluttet, at det skulle undersøge mulighederne i *Shared Space* for at løse den givne opgave.

Shared Space-filosofien arbejder med en udformning af vores offentlige rum, hvor trafik, ophold og alle andre funktioner er i indbyrdes balance.

Omkring 75% af en københavnsk strøgade er i dag reserveret den motoriserede trafik. Gaderummets indretning signalerer at det er de hårde trafikanter, der har første prioritet.

Dette skaber utryghed og usikkerhed for fodgængere. Gør gaden til en barriere. Især for udsatte grupper som børn og ældre. Larm og luftforurening gør ophold ubehageligt for cyklister, handlende og butiksejere og ansatte.

Shared Space sigter mod at gøre trafikrum til gode opholdsrum og tilbageerober byrummet fra den motoriserede trafik, uden nødvendigvis at udelukke denne. Shared Space løfter opmærksomheden og årvagenheden for både bilister, cyklister og fodgængere.

SOCIAL TRAFIKADFÆRD.

Målet er at ændre trafikanternes adfærd fra såkaldt juridisk trafikadfærd til social trafikadfærd. For at hæve trafikikkerheden og skabe rum og plads til byliv.

Dette opnås via designet og indretningen af by- og trafikrummet. Ikke gennem tekniske løsninger som regler og skiltning. Skiltning man ved, trafikanter er tilbøjelige til at overse og ikke nødvendigvis kender betydningen af.

Selvforklarende gader er et andet begreb man bruger om samme principper. Den juridiske trafikadfærd er kendetegnet ved at være regelbundet, anonym, ufleksibel og teknisk orienteret. Man holder på sin ret - retten til at køre med den maksimalt tilladte hastighed, retten til at svinge til højre. Omvendt er den sociale trafikadfærd kendetegnet ved at øge øjenkontakt, være fleksibel og menneskeligt orienteret. Man forhandler sin plads i byrummet. Tilpasser sin hastighed og adfærd efter omstændighederne. Tager hensyn.

SIKKERHED FREM FOR TRYGHED

Shared Space vender vore vante forestillinger, gængse principper og regler på hovedet. Systemet virker til dels fordi rammerne for adfærd ikke er helt klare - for jo tryggere folk føler sig, jo fastere rammer for færdsel, des flere chancer tager folk.

Som eksempler på dette kan nævnes, at personskadeuheld har en tendens til at klumpe sig sammen om fodgængerovergange, samt at der meget sjældent sker uheld, i kryds hvor lysreguleringen er gået ud.

Derfor er emnet kontroversielt i fagkredse og vil på sigt - i sin yderste konsekvens - kræve ændringer i forhold til vejdirektoratets vejregler.

Men det er ikke en pakkedløsning. Det er principper, der skal tilpasses lokale forhold og færdselsregler. I en international kontekst kan København f.eks. bidrage med vigtig viden i forhold til at tilpasse ideerne til den intensive cykeltrafik. Det er desuden vigtigt, at der arbejdes med tilgængeligheden for især synshandikappede, børn og ældre.



Amagerbrogade i dag

Bilerne fylder det meste, og forårsager stor barriere effekt. Gaden rummer to komplekse kryds - Amager Blvd. og Englandsvej - hvor trafikken vanskeligt afvikles og ofte går i stå. Er der trafikprop på H.C. Andersens Blvd. forplanter dette sig via Amager Blvd, helt ud til Amagerbrogade. Dæmpet trafik og bedre flow er meget tiltrængt.



- ☛ Fjern den gennemkørende trafik.
- ☛ ... for at skabe bedre forhold for fodgængere,
- ☛ ... og mere plads til ophold og aktivitet.

Brighton - New Road

Hovedgade hvor man har ønsket at dæmpe trafikken. Ingen forbud eller påbud. Trafikken styres nu kun gennem placering af møbler og belægningsskift. 93% (12.000) færre motorkøretøjer. Den gennemsnitlige hastighed er faldet til 16 km/t. 93% flere cyklister og 162% flere fodgængere.

Drachten - Laweiplein

Trafikkryds omlagt til rundkørsel uden lysregulering. 22.000 biler i døgnet samt flere buslinier. Ventetiden for busser er reduceret fra 55 til 9 sekunder. Rundkørslen er blevet filmet i et døgn - ikke én cyklist måtte på noget tidspunkt sætte foden ned. Det er desuden muligt at stå midt på vejbanen med ryggen til trafikken og samtale - bilerne kører blot hensynsfuldt uden om. Billeder - før og efter.



INDSATSER



Barriereeffekter

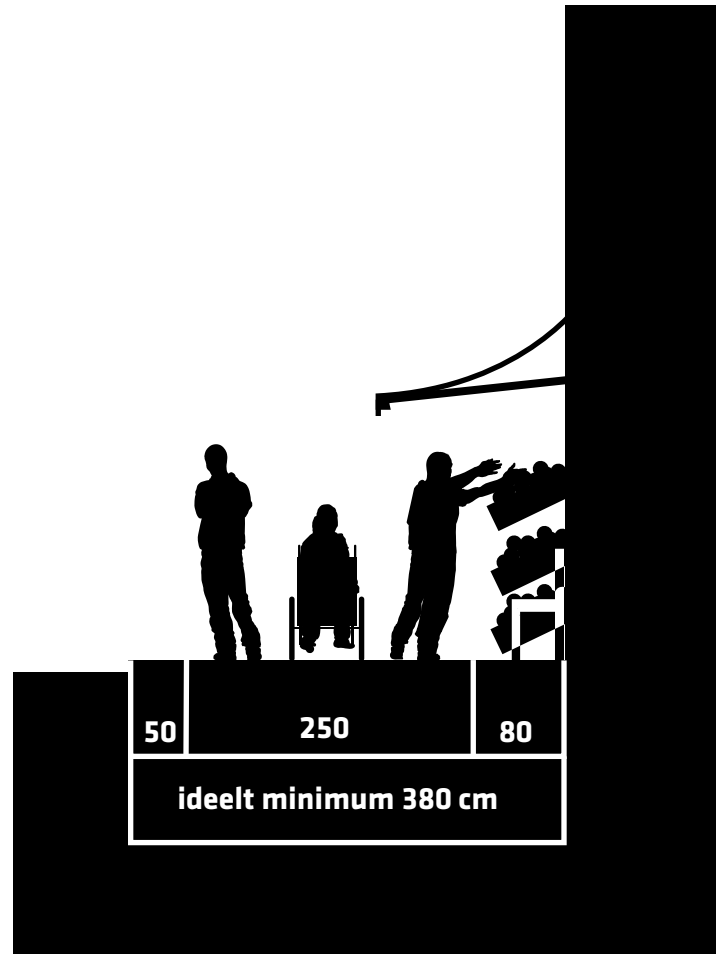
Graden af Shared Space varierer og er afhængig af gadebredde, trafikmængde, økonomi og vilje til at vælge en ny løsning. På Amagerbrogade er det kun på de fire trafikdæmpende pladsrum at der er tale om egentligt Shared Space.

Fortovsareal

Tommefingerreglen er at der skal være plads til vareudstilling/ udeservering, plads til at stoppe op og se på varer, plads til en rullestol/barnevogn, plads til en der går forbi, plads til inventar = 380 cm

Trafikdæmpning på strøggaden:

- ☛ Minimer vejbanens bredde.
- ☛ Fodgængerprioriterede pladsrum på tværs af gaden.
- ☛ Styrk alternative ruter for biler.
- ☛ Luk sidegader.



GADENS SNIT

Den grundlæggende øvelse handler om hvad man kan få for eksempelvis 18,5 meter. De københavnske strøggader er 16-28 meter brede. Facaderne, der afgrænser dette kan dårligt flyttes. Det må derfor altid være et spørgsmål om at prioritere. Man vil gerne have plads til biler, busser, cykler fodgængere, parkering, tilgængelighedsruter, caféborde og tøjstativer.

Da denne strategi handler om at styrke rammerne for byliv, er det fodgængerne og fortovet, der er prioriteret. Denne ekstra plads kan kun tages et sted fra - den motoriserede trafik's areal. Dette udgør i dag 70-80% af gadens bredde, men reduceres her til et minimum. I en gade med mere trafik vil dette skulle tilpasses. I en bredere gade vil man kunne beholde busbaner og parkering. Hvordan man vælger at fordele pladser vil dog altid bero på en konkret vurdering i de enkelte strøggader.

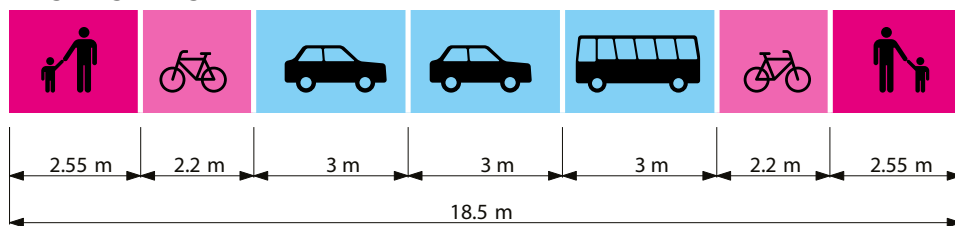
Denne omprioritering giver for det første bedre forhold på fortovet, for det andet er det med til at opnå den ønskede trafikdæmpning. Den største ulempe ved dette er de forringede forhold for busstrafikken. En prioritering, som søges imødegået ved at skabe et dæmpet trafikmiljø med et bedre flow.

Målet er at få flere folk til at shoppe, promenerer og tage ophold i gaden, samt at disse ophold varer længere. I gangarealet skal to barnevogne kunne passere hinanden. Resten er et fleksibelt areal af varierende bredde. Dette bruges til udstilling af varer, bænke og borde til servering samt korttidsparkering ved af- og pålæsning.

Det er vigtigt, at dette areal i høj grad frigives til fleksibel og hensigtsmæssig brug i forhold til hvilke funktioner, der findes bag facaden hvert enkelt sted.

Hvad kan man få for 18,5 meter?

Amagerbrogade idag



Busgade med cykelstier



Bus - cykelgade



Cykelgade



Sivegade med stor komfort for gående



Sivegade med cykelstier



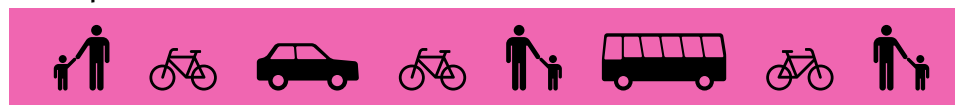
Sivegade med parkering



Sivegade



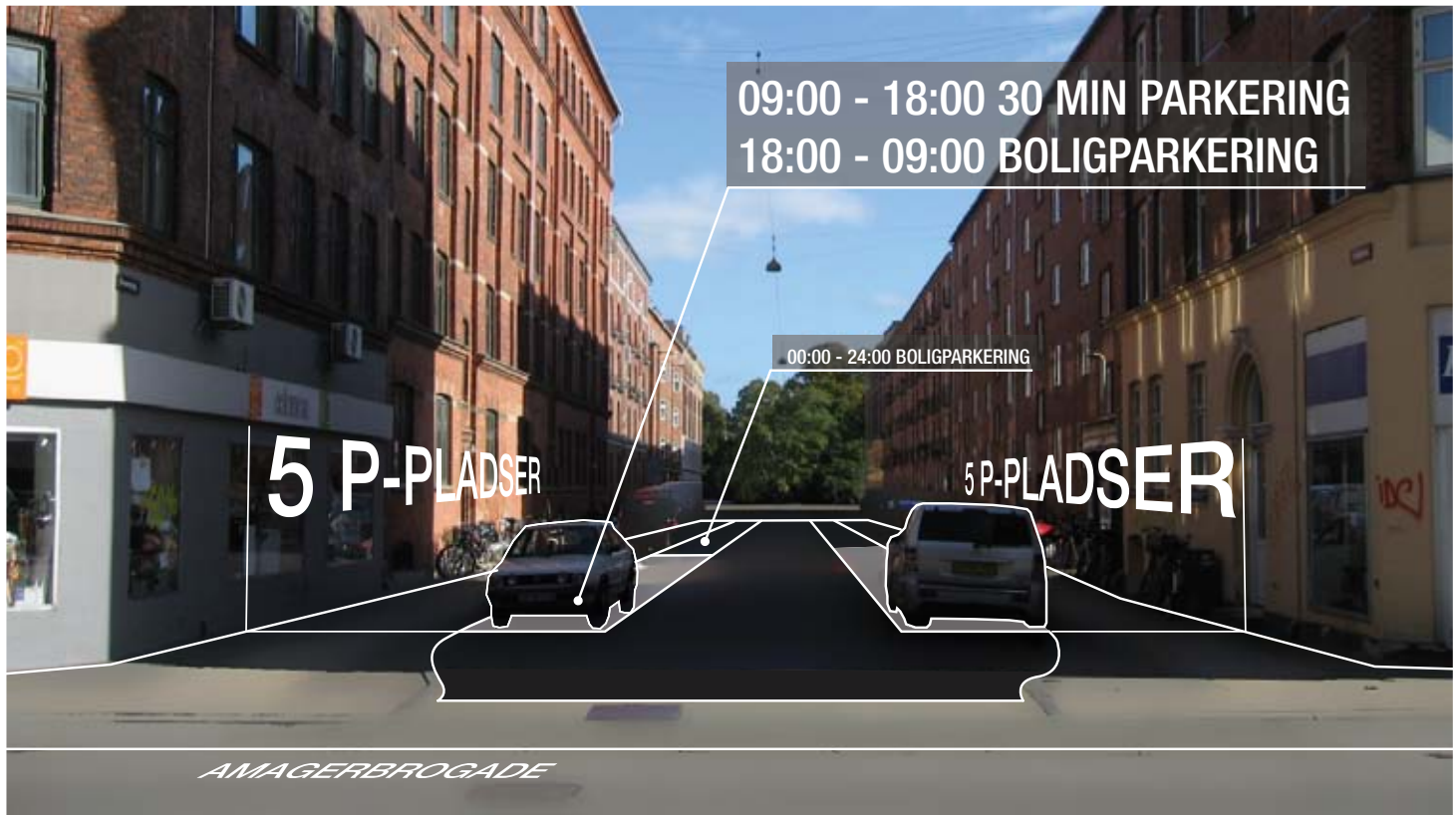
Shared Space



Shared Space - Safe Space



PARKERING



Tilgængelig korttidsparkering vil altid være vigtig for strøggaden. På en handelsgade er gode parkeringsforhold en forudsætning for at flytte varer.

SIDEGADER

I sidegaderne indrages de fem første pladser til korttidsparkering i dagtimerne. Dette er en forudsætning for et varieret handelsliv, og styrker gadens attraktionsværdi for mennesker uden for nærområdet – hvilket er et væsentligt mål for hele projektet.

PÅ STRØGGADEN

P-pladser på selv strøggaden er en mulighed hvor gaden er meget bred - dvs. over ca. 25 m.

P-pladser ud for apotek og lægepraksis, hvor gangbesværede mennesker må færdes af nødvendighed, er meget ønskeligt.

LÆSEZONER

I sidegaderne oprettes læsezoner sidestillet med korttidsparkering. Det er vigtigt for butikkerne at der er minimal afstand til disse.

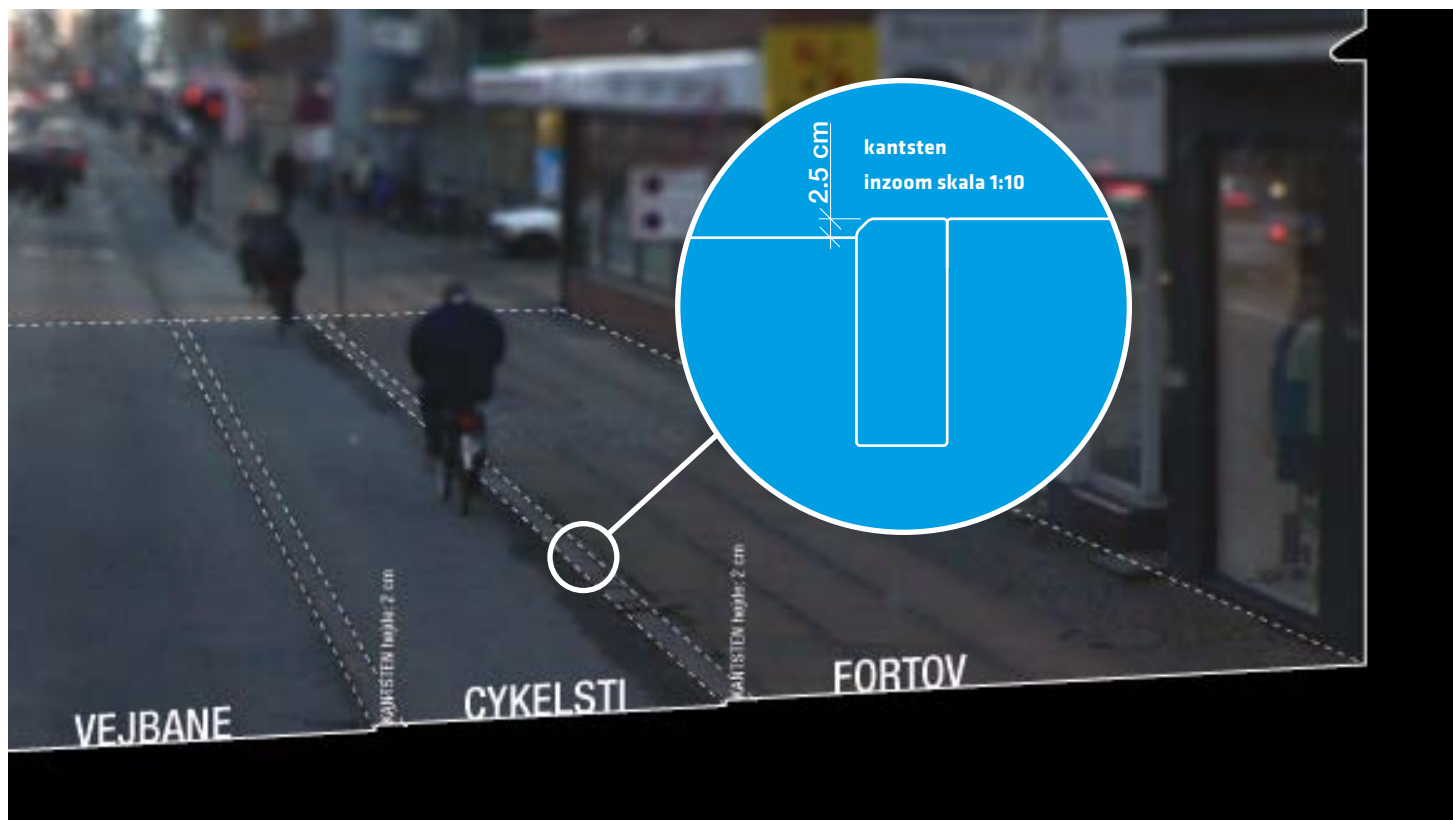
FLEKSIBLE FORHOLD

Det fleksible fortovsareal og dele af cykelstien kunne uden for myldretiden benyttes til varelevering, samt af- og påstigning for gangbesværede. En kortvarig og delvis forhindring vil ikke være et problem i et hensynsfuldt trafikmiljø. At dette kan lade sig gøre forudsætter dog netop, at gaden er blevet udformet i efter 'shared space'-principper. Dette i en grad så det nødvendige rolige og fleksible trafikbillede er opnået. I praksis er det dog sådan, mange bruger gaderummet under alle omstændigheder.

Sidegadernes potentiale

I mange tilfælde er der for lidt plads til siddepladser, parkering, leg med mere på strøggaderne. At bruge sidegaderne til dette, når der er for lidt plads, frigør både plads på strøggaderne, men giver også mulighed for at aktivere sidegaderne

TILGÆNGELIGHED



At strøggaden er tilgængelig, er ikke kun til glæde for fysisk handicappede. Det er til glæde for alle. Ældre mennesker, børn, når man har brækket benet eller har en tung kuffert med.

KANTSTEN

Ikke kun hvor man lægger grænserne mellem de forskellige trafikformer, men også hvordan disse grænser er udformet og fungerer spiller en rolle.

I stedet for en traditionel kantsten foreslås en model, der er blot et par centimeter høj. Eventuelt med en skrånende overside. Derved gøres det nemmere at krydse gaden med f.eks. rullator eller barnevogn, nemmere at kunne stoppe op og komme til siden for cyklister, og nemmere at parkere for af- og pålæsning. Endelig gør det brugen af gaderummet mere fleksibelt i forhold til midlertidige events.

TILGÆNGELIGHEDSRUTER

Når man renoverer en strøggade, bør dette ske efter Københavns Kommunes normer for tilgængelighed. Arbejdet med strøggader bør i det hele taget koordineres og tænkes sammen med strategien for et net af tilgængelighedsruter.

Hvis I aldrig har været på Flyvergrillen, ja, så aner I ikke hvad I har misset. Deres pommes frites er total elendige, deres burgere endnu værre, men det hele glider ned når man står og ser på de fly lette og lande i ét væk. Det er helt vildt, store stykker af stål der bare slipper jorden, som om de bliver suget op, og flyver ad helvede til.

Min broder er tolk, arbejder for et stort internationalt firma. Han er altid på farten. Jeg savner ham virkelig, men han siger altid, at flyene er ligesom trækfugle, de vender altid tilbage. Til Amager. Min bror er på vej hjem nu. Han lander med de andre fugle om lidt■

BYRUM

Byrummet. Gaderummet. Dette er strategiens sigte. Strøggadens langstrakte gaderum. Hvor man bevæger sig, målrettet eller slentrende. Tiltrukket af den mangfoldighed af funktioner og aktivitet, der kendetegner netop strøggaden. Stopper op, handler ind og hænger ud.

Det har været målet for projektet at udvikle konkrete byrumsmæssige indsatser, der kan benyttes til at styrke enhver strøggade, og igennem disse at programmere gaden så den kan mere end i dag. Aktivere gaderummet. Det har derfor måttet handle om at skabe nogle basale rum og rammer for aktivitet og ophold. Nogle grundlæggende byrumstypologier, der kan tilpasse sig forskellige gaders forskellige karakterer.

Udviklingen af byrumskonceptet er sket på baggrund af den lange dialog med borgerne på Amager. Herigennem blev det hurtigt klart at det ikke er et 'total make-over', der er behov for. Det er nogle meget basale behov de fleste borgere ønsker dækket - mulighed for at sidde, mulighed for at krydse gaden, mulighed for at passere uhindret ad fortovet, en smule dæmpning af trafikken, bedre forhold for cykler, gode indkøbsmuligheder.



Strøggaderne befinder sig i brokvarterene, i boligområder. Det er i høj grad hverdagsgader, der er tale om, og hverdagsbrug der skal faciliteres.

Noget andet, der blev klart gennem dialogen og resten af forarbejdet, er at Amagerbrogade er noget særligt. Rummer en særlig ånd og en særlig selvforståelse, som også invandrere og tilflyttere i høj grad bliver en del af. Dette er måske mere udtalt omkring Amager og Amagerbrogade end for andre kvarterer. Men det blev tydeligt, at den lokale identitet spiller en væsentlig rolle for hvordan en gade opleves, og at dette er en kvalitet og attraktion.

Det fysiske og det mentale rum hænger nært sammen. Det er derfor vigtigt, at denne strategi ikke handler om at smøre den samme farve ud over alle strøgader. Strategien må tilpasse sig de givne omstændigheder, hvor den benyttes.

Strategiens byrumsmæssige indsatser befinder sig på tre niveauer: Gader, Pladsrum og minipladser. De følgende eksempler er alle fra Amagerbrogade, men håndterer hver især situationer, der kan genfindes på de fleste strøgader. På forskellig vis medvirker de til at dæmpe trafikken og udvide rammerne for byliv i gaderummet.



Strøggaden indeles i GADE, PLADSRUM og MINIPLADSER.

- **GADEN** skal facilitere de trafikale behov.
- **PLADSRUM** fungerer som samlingspunkt for et større område.
- **MINIPLADSER** er uformelle mødesteder langs med gaden.

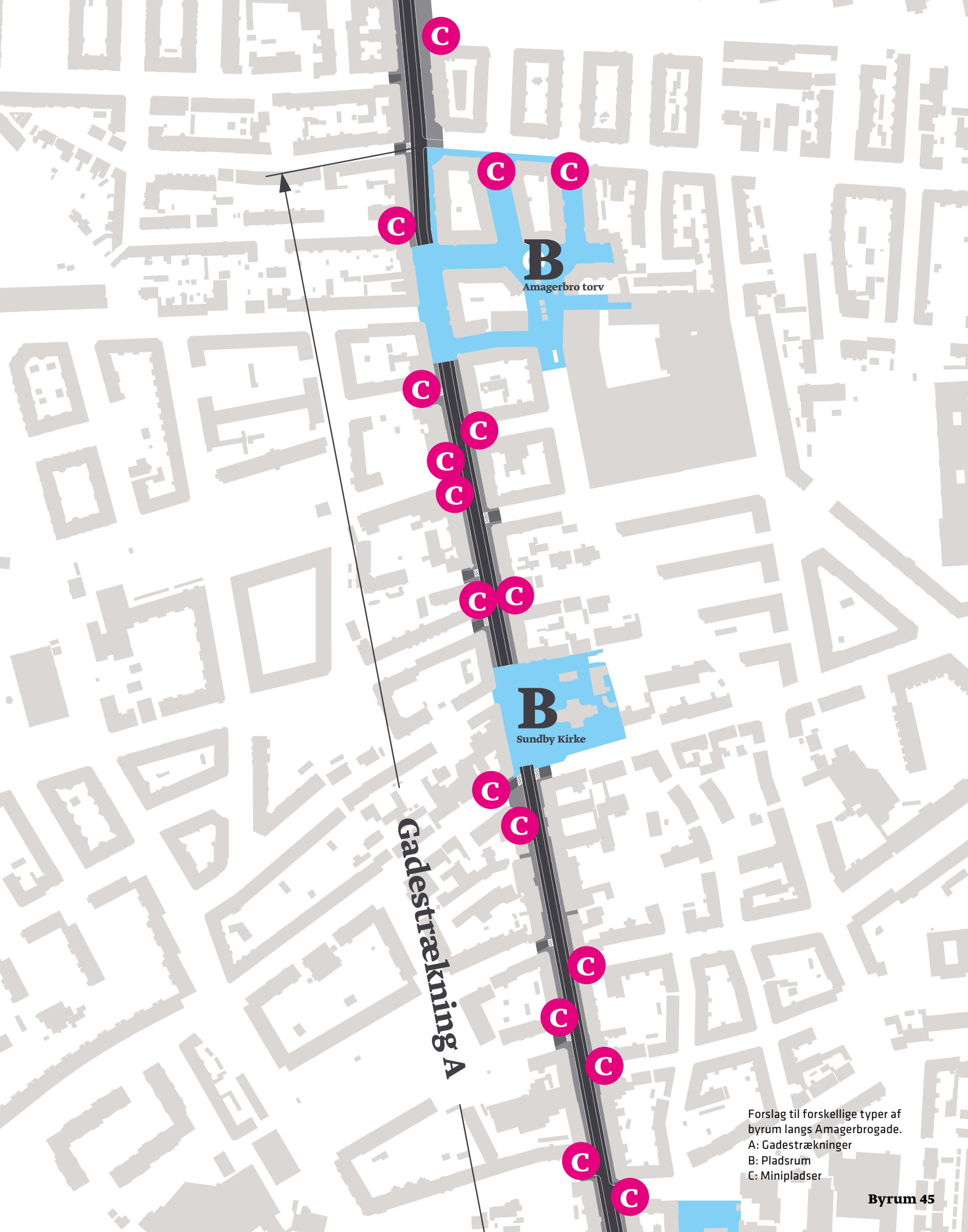
BYLIV

Der skal være mulighed for forskellige slags formelle og uformelle mødesteder. Der er brug for steder til såvel længerevarende ophold på pladser og i parker som steder, der blot fungerer som "meeting-points".

Handels- og kulturlivet er et vigtigt udgangspunkt for et godt byliv, og der skal være mulighed for kommercielle og kunstneriske aktiviteter i byens rum. Københavns fortsatte liv som turistmagnet vil være afhængigt af de tilbud, byen kan give turisterne.

FRA HANDLINGSPLAN FOR KØBENHAVNS BYRUM





B
Amagerbro torv

B
Sundby Kirke

Gadestrækning A

Forslag til forskellige typer af byrum langs Amagerbrogade.
A: Gadestrækninger
B: Pladsrum
C: Minipladser

GADETYPEN



Københavns strøggader er på mange måder forskellige, trafikmængde, bredde, handel... For at forbedre vilkårene for strøggaderne som handels- og hverdagsgader behøver vi lidt mere plads for gående og cyklister.

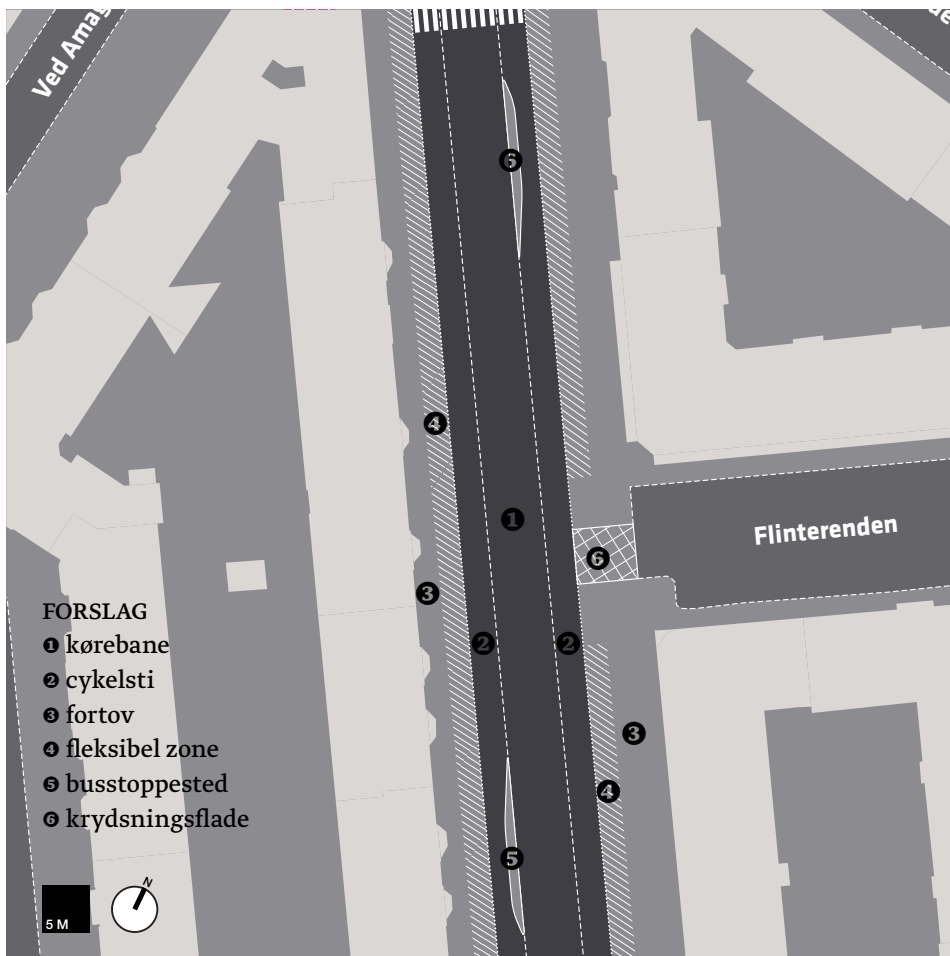


46 Byrumsprogrammering af strøggaden

GADER

Amagerbrogade kan indeles i tre overordnede strækninger, der kendetegnes ved ændring i gadens bredde, forskelle i trafikmængden og skift i den omkringliggende bystruktur. Der er derfor udviklet tre forskellige eksempler. Tre forskellige typer. På andre gader, med f.eks. andre trafikale forhold, må andre typer opstå ud fra de grundlæggende principper.

Denne strategi beskæftiger sig hovedsageligt med de to af strækningerne, da disse udgør den egentlige strøggade. Den tredje strækning omgives af en bystruktur - villaer - med så lav tæthed, at man dårligt kan tale om en egentlig strøggade på trods af de mange butikker. Det er en anden type byliv, der finder sted her.



Den Urbane Boulevard

Christmas Møllers Plads -
Holmbladsgade



Den nordligste ende kaldes "Den gode ende". Her er lavere omsætning og færre fodgængere og biler, men stort potentiale. Gaden er her ca. 25, 5 m. bred. Dette muliggør et asymmetrisk gadeprofil, hvor fortovet er 4 m. i skyggesiden og op til 7 m. i solsiden. Et så bredt areal, med relativt megen sol giver helt nye muligheder for anvendelse. Plads til borde, til boder, til korttidsparkering og træer. Målet er at gøre denne fjerne ende af gaden, der ender lidt blindt, til en yderst levende og attraktiv destination i sig selv.



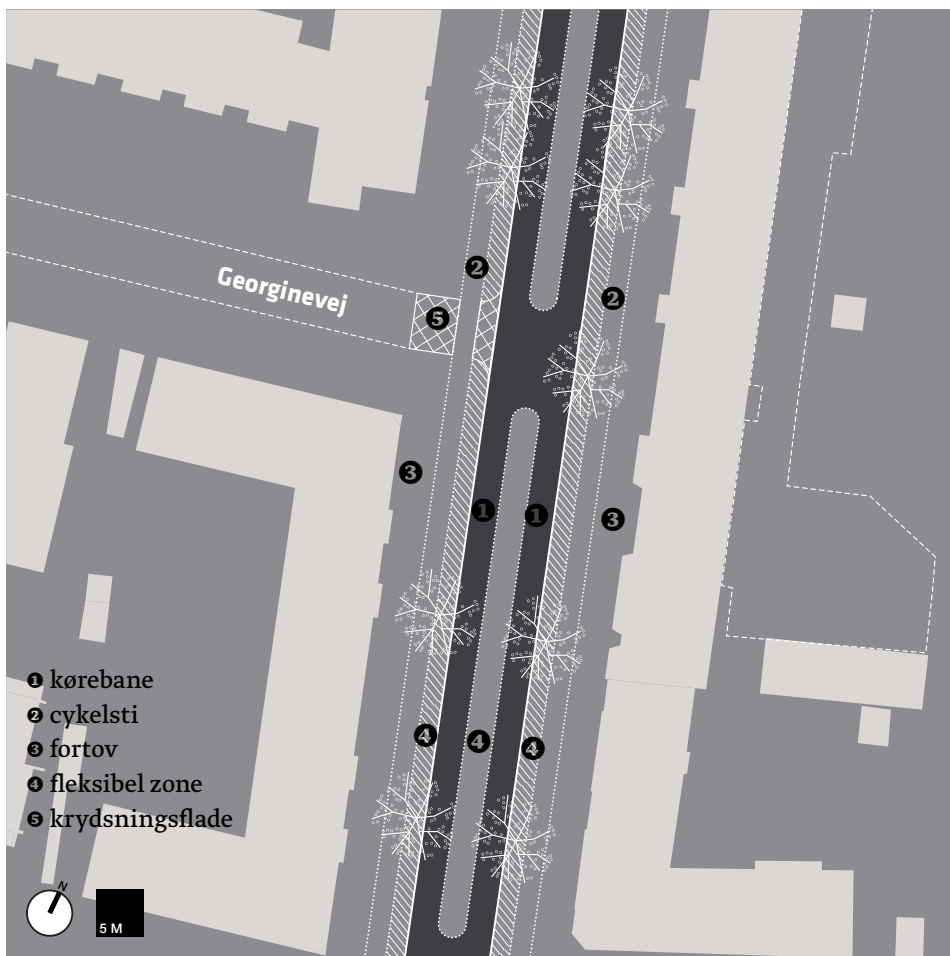
Brogaden

Holmbladsgade - Tycho Brahes Allé



Dette er den centrale del af Amagerbrogade, hvor butikkerne har størst omsætning. Gaden er her ca. 18 m. bred. Fortovet kan her blive 3,5 m. bredt mod 2,5-2,75 m. i dag. Målet er Amagerbrogade, som vi kender den i dag, men med flere mennesker, varer, siddemuligheder og bedre krydsningsmuligheder.





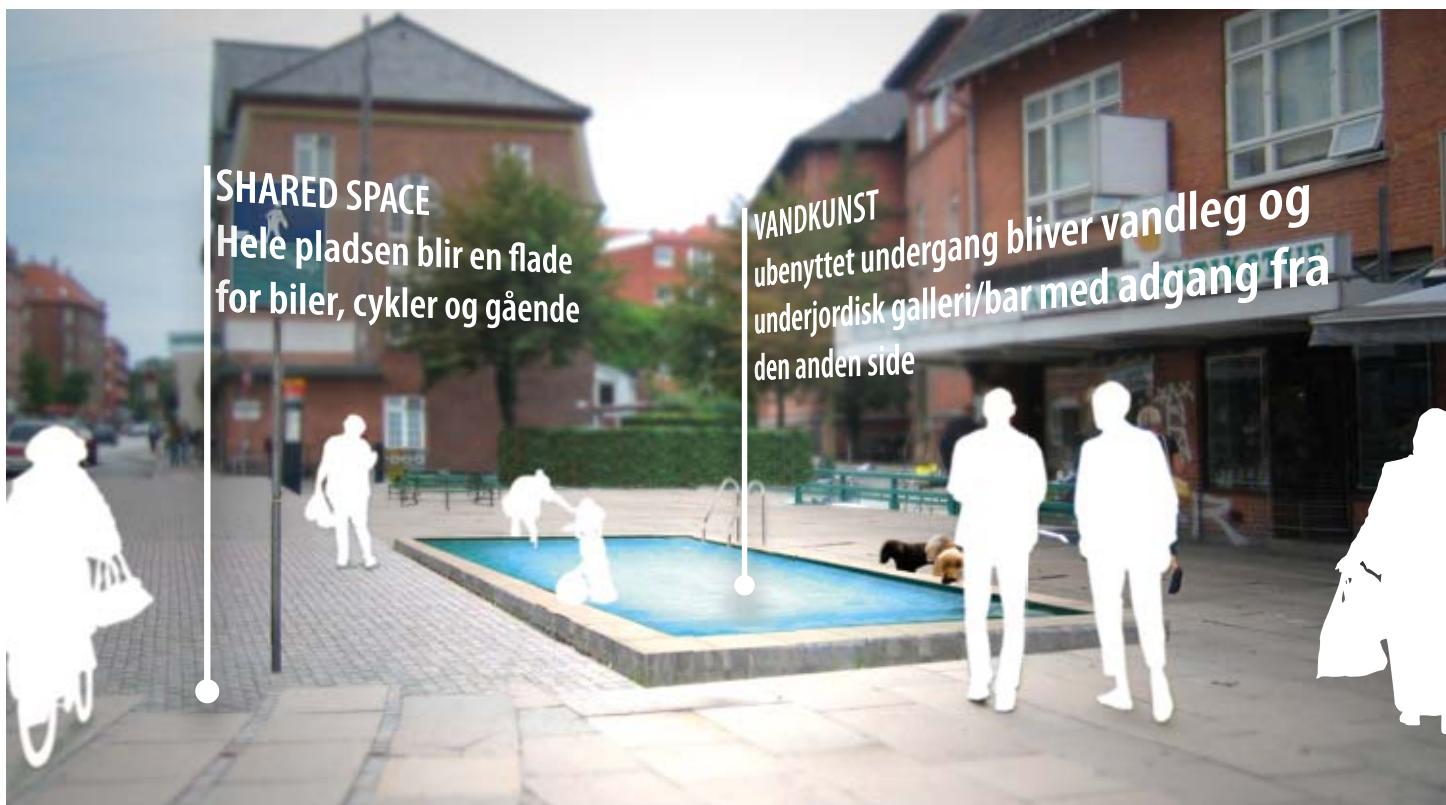
Forstadsboulevarden

Tycho Brahes Allé – Sundby Vester Plads



Den ydre del af Amagerbrogade. Kan i nogen grad sammenlignes med andre strøggader i byens periferi, fx Jernbane Allé i Vanløse. Kendetegnet ved at det hovedsageligt kun er bygningerne ud til selve strøggaden, der kommer over to etager. Bag dem er der villakvarterer og rækkehuse. Det vil sige at befolkningsgrundlaget i nærområdet er så lille, at butikkerne må samle sig i klynger for at skabe liv og synergi.

PLADSRUM



Skabe nogle større mødesteder og fixpunkter, på en strækning hvor dette ikke findes. Nogle steder, der rummer de kvaliteter og indbyder til det liv, der findes i et klassisk urbant pladsrum.

Pladsrum tager i alle tilfælde udgangspunkt i et specifikt rumligt og funktionelt potentiale, der i forvejen er til stede. Ideen er at udvide dette eksisterende rum hen over vejbanen. Derved skaber man et fodgængerprioriteret areal, der dæmper trafikken og nedbryder gadens barriereeffekt. På den måde fungerer de i stedet for vejbump, heller og bussluser.

Disse trafikdæmpende pladsrum er de egentlige shared spaces - integrerede trafikrum - i strategien. Den motoriserede trafik må gerne bevæge sig igennem, men det må ske på fodgængernes præmisser. Pladserne markeres ved et skift i belægningen og ved at fortovsniveauet går ud over cykelsti og vejbane. Cykelstierne vil dog være markerede i belægningen.

At bilister og cyklister mærker en lille niveauforskel, og ser en typisk fodgængerbelægning er et langt stærkere og nemmere aflæseligt signal om at være opmærksom og vise hensyn end f.eks. traditionel skiltning. Valg af belægning og udformning af overgange spiller således en absolut nøglerolle.

TYCHO BRAHES PLADS

Anlægges ved Tycho Brahes Allé, hvor der i forvejen er en lille plads og en undergang. Undergangen foreslås udnyttet til f.eks. en bar da høj musik i tunnelen ikke vil være til gene for naboer. Et vigtigt formål med pladsen er som krydsningsmulighed og trafikdæmpende foranstaltning. Det er her bilister sydfra får signalet om, at de nu kører ind på strøggaden, og må tilpasse deres færdsel herefter.

SUNDBY KIRKE PLADS

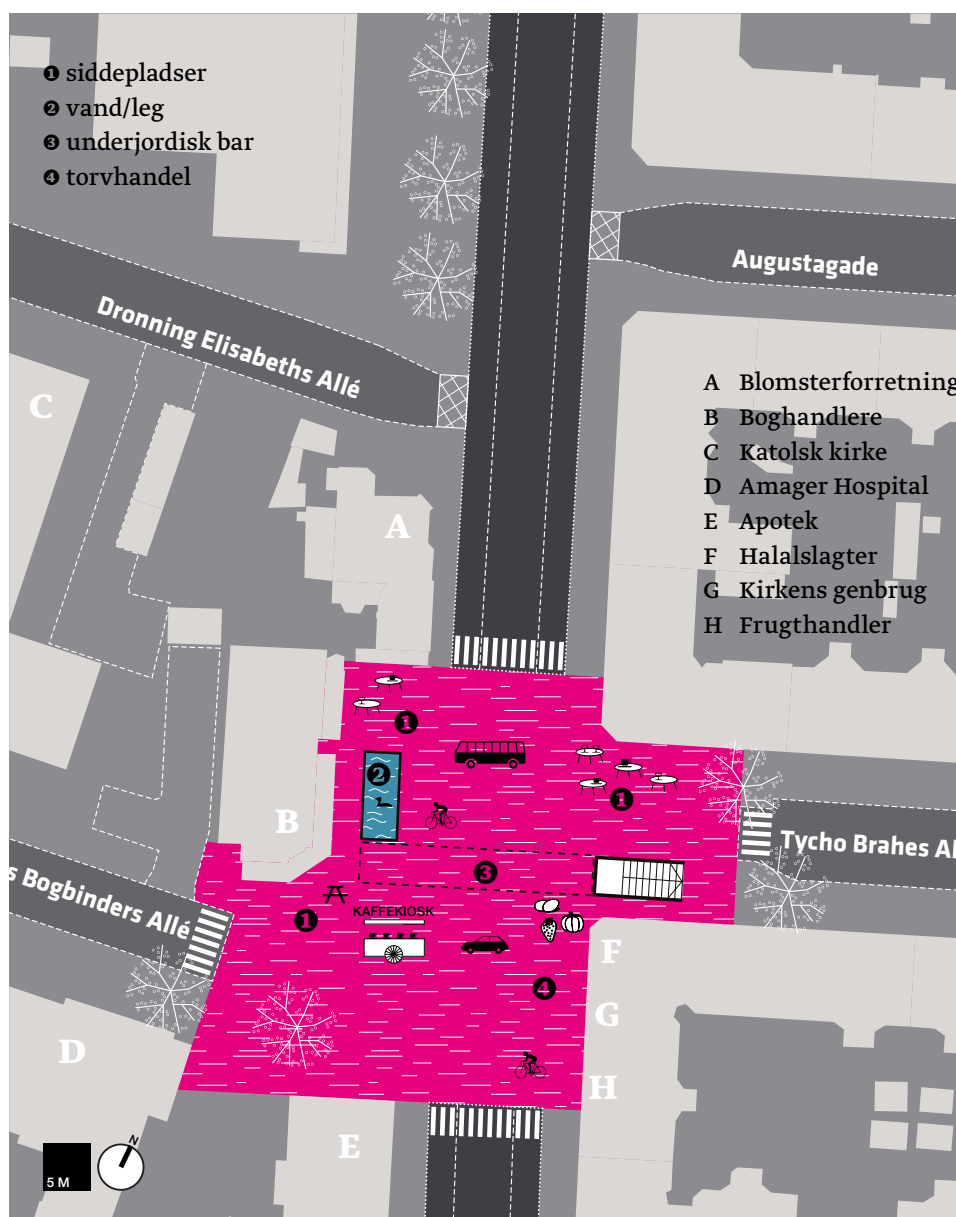
Området omkring Sundby Kirke, der også indbefatter Oliebladsvej, rummer et stort potentiale for at blive Amagerbrogades helt centrale rum. Ideen er blevet nævnt som et stort ønske af borgere på alle møder, der har været afholdt i forbindelse med projektet.

Udformningen af pladsen og de tilhørende funktioner og aktiviteter, skal harmonere med kirken og dens formål. En mulighed kunne være en lommepark - som en oase, hvor man kan træde væk fra den travle handelsegade. En pause, hvor man kan sætte sig og dvæle. Den afgrænsning, der er nødvendig for tidspunkter med kirkelige handlinger, skabes med beplantning og niveauforskelle i stedet for hegn. Således kan man skabe et endnu smukkere rum omkring kirken.



Tycho Brahes plads

Amagerbrogade / Tycho Brahes Allé



TO DO:

- skab en ny plads!
- brug den ubenyttede fodgængertunnel til en bar / galleri
- flere siddepladser
- plads for leg, kunst og vand
- forudsætninger for liv efter kl 18.00

Eksempel på velfungerende plads/rundkørsel i Oslo, udformet efter 'shared space'-principper





Christmas Møllers Plads

AMAGERBRO TORV

Der findes en enorm synergi mellem Amagerbrogade, Amager Centeret, Holmbladsgade og metrostationen. Det er derfor vigtigt at binde de ting bedre sammen end de er i dag. Ved at brede torvets belægning ud, ned ad sidegaderne mod Amagerbrogade og Holmbladsgade og ud over Amagerbrogade, får man optimale krydsningsmuligheder og forbindelser til og fra dette centrale punkt. Især Skånegade er en vigtig brik i dette, mens de andre sidegader evt. kan nøjes med at udvide og opgradere fortovet.

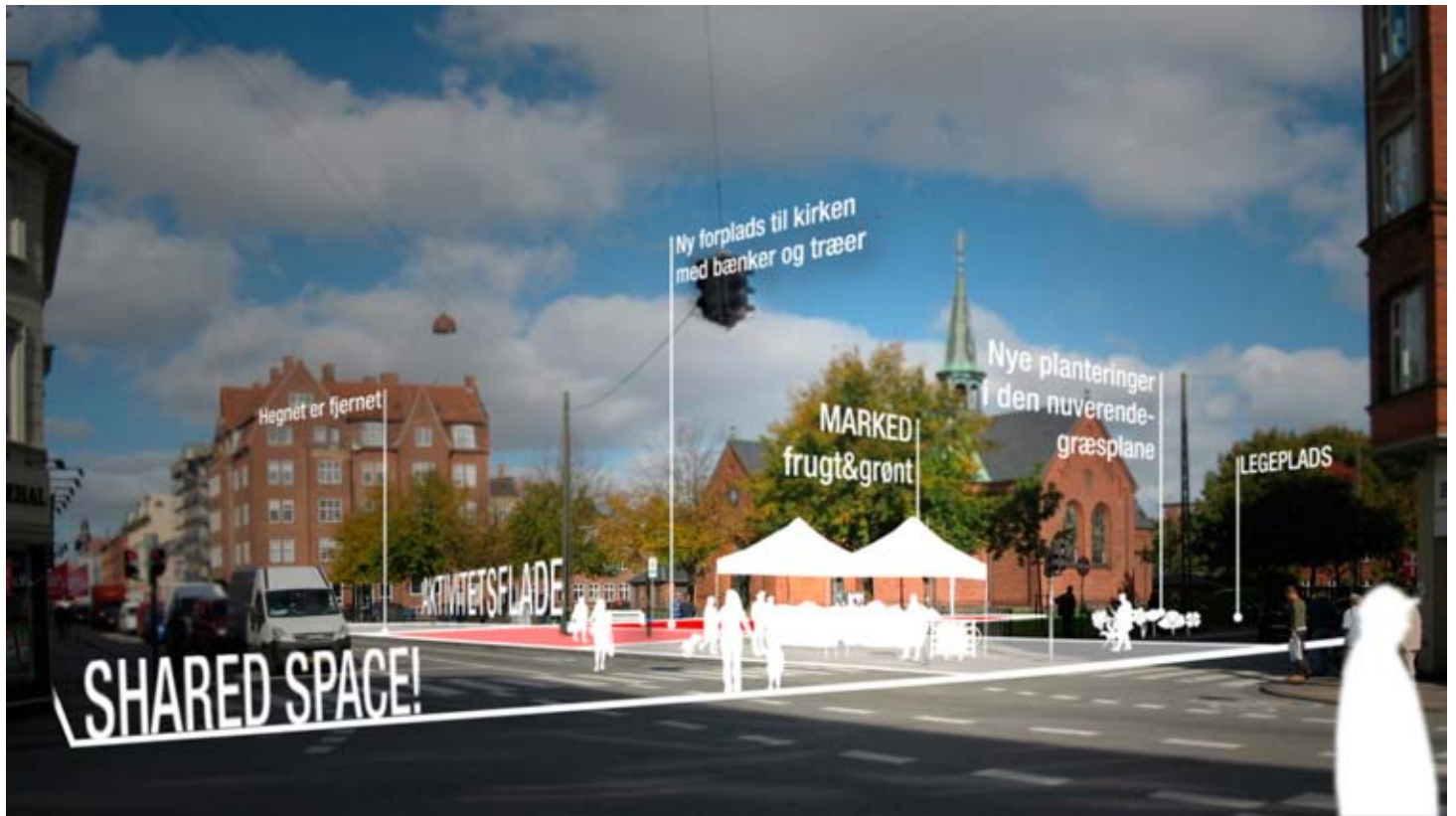
Et væsentligt element er også, at der arbejdes på at åbne facaderne i stueetagen for udadvendte aktiviteter. Dette gælder for Amager Centeret og for de omkringliggende ejendomme, der i dag hovedsageligt fungerer som boliger.

CHRISTMAS MØLLERS PLADS

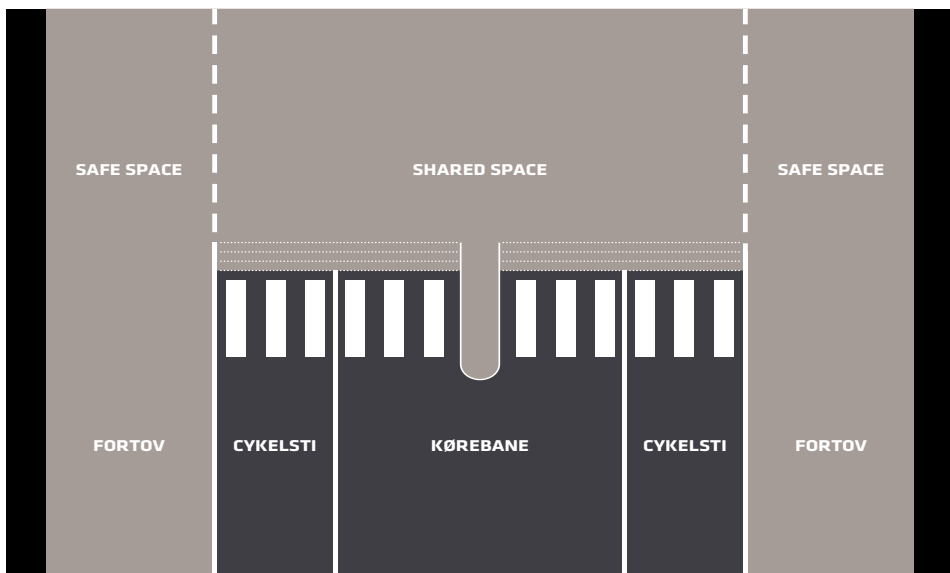
Ved Chr. Møllers Plads forstås i dag et stort trafikeret kryds, hvor kun en meget begrænset mængde biler kører til eller fra Amagerbrogade. Syd herfor, ved at inddrage de tilstødende ender af Ved Amagerport og især Markmansgade i solsiden, opstår potentialet for en stor og velfungerende plads. En plads, der kan virke som attraktion for enden - eller i begyndelsen - af den lange gade.

En solrig plads med træer, udeservering og legeplads. På kanten mellem handelsstrøget og de grønne volde. Mellem Amager, Christianshavn og centrum. Et sted, der kan være en værdig port for Amager mod resten af byen, og en motor for bylivet i hele den nordlige ende af Amagerbrogade.





Sunby Kirke Plads



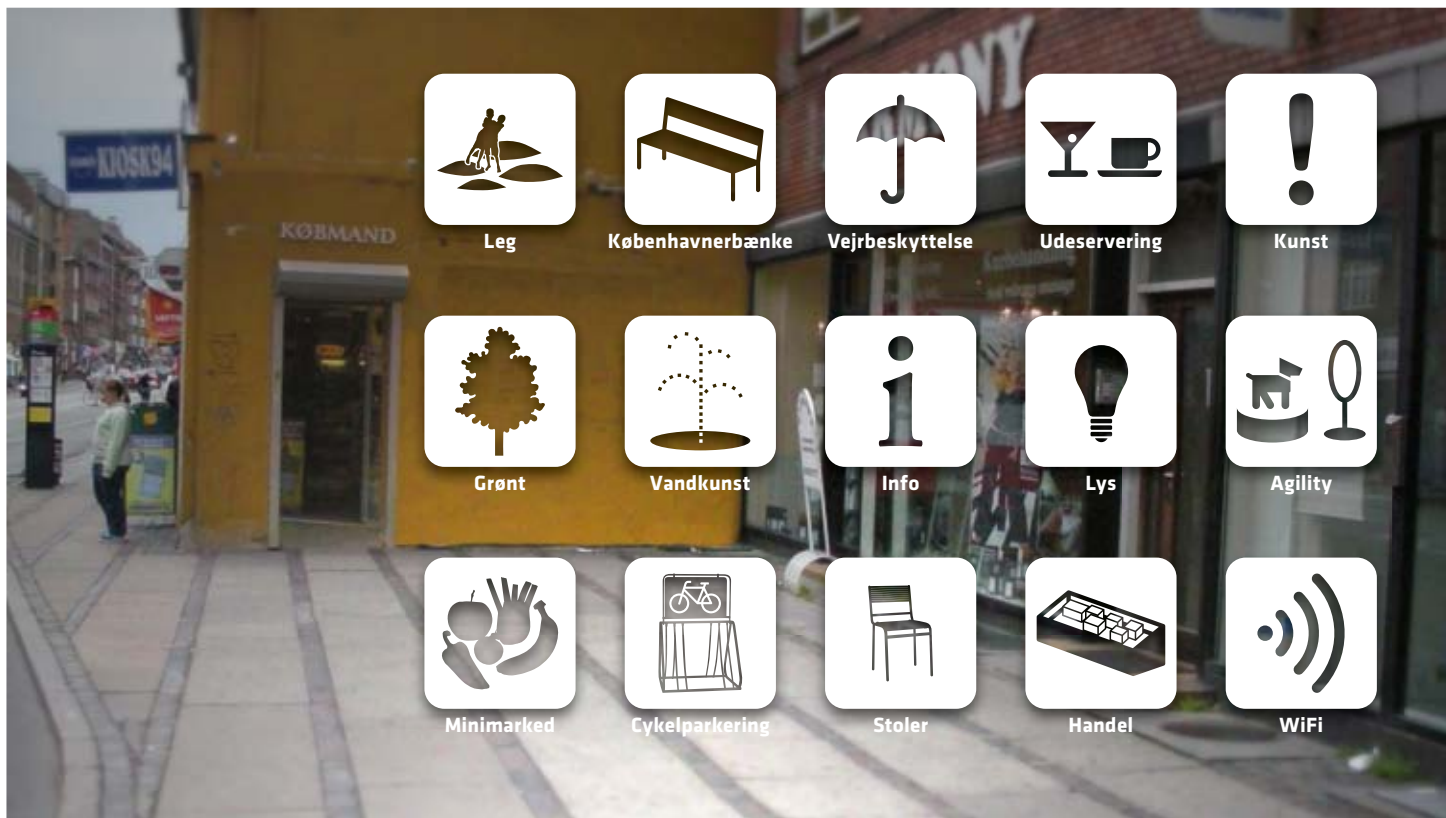
OVERGANG FRA VEJ TIL PLADS

Udformningen af overgangen fra trafikareal til fodgængerprioriteret areal er meget væsentligt. Den her viste model er gennemtænkt med trafiksikkerhed og tilgængelighed for svage grupper for øje.

Bilisten mødes først af en fodgængerovergang med en helle fremskudt i forhold til selve pladsen. Dette forpligter bilisten til at vige, og giver blinde med førehunde, ældre og børn de tryggeste rammer for krydsning.

Herefter kører bilisten op på fortovsniveauet og -belægningen. Her deles pladsen med fodgængere og cyklister. Langs facaderne er et markeret 'safe space' for fodgængere.

MINIPLADSER



Minipladsernes funktion er at skabe flere opholdsmuligheder samt aktivere gaden. Minipladserne fungerer som hverdagens mødesteder, og det er her man placerer grønne elementer, kunst, legemuligheder - alt efter hvad det enkelte sted indbyder til.

Ønsket om flere sidde- og opholdsmuligheder, er formentlig det, der er blevet ytret oftest i løbet af borgerdialogen. Især af ældre og teenagere. At kunne træde til side for at hvile sig og se bylivet passere forbi, eller mødes med bekendte og tage ophold, er helt grundlæggende aktiviteter en strøggade skal facilitere.

En miniplads kan indeholde så lidt som en bænk og en blomst. Helst består den af to bænke, der tilsammen danner et såkaldt talkspace; et skift i belægningen, der afgrænser pladsen; en belysning, der danner rum i mørket; og mindst én anden mulighed for aktivitet.

Aktiviteten kunne være udeservering, beplantning, en opslagstavle eller digital informationsskærm, en skulptur ugerne kan klatre på, et interaktivt

kunstværk eller en lille vandkunst. Alt efter hvad det enkelte sted egner sig til.

Minipladserne placeres, hvor en facade trækker sig tilbage, og skaber ekstra plads på fortovet og i forbindelse med sidegader. De kan lægge sig på et hjørne eller brede sig ud som følge af en gadelukning, der også dæmper og skaber bedre flow i strøggadens trafik.

PRINCIP FOR ANLÆG

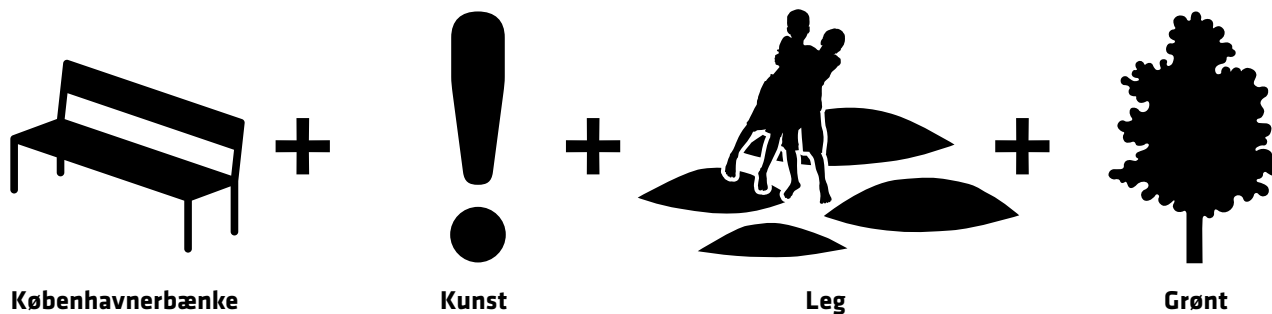
En miniplads kan anlægges hurtigt og for små midler. Dette kan ske løbende og i stort omfang uafhængigt af andre tiltag.

At gøre det mens man starter resten af projektet op, sikrer at borgerne mærker fordelene ved den besværende omlægning med det samme.

Minipladserne rummer også muligheden for at lade borgere få stor direkte indflydelse og derved ejerskab. Lad de umiddelbare naboer stå for indretningen af den enkelte plads i partnerskab med kommunen. Der kan være tale om medfinansiering eller en driftsaftale med en andelsforening eller handelsdrivende. Hvis dette ikke er muligt, kan kommunen udføre en miniplads på eget initiativ, som et hurtigt og enkelt projekt, udført i standardmaterialer. En simpel ting, der tilfører stedet stor funktionel kvalitet.

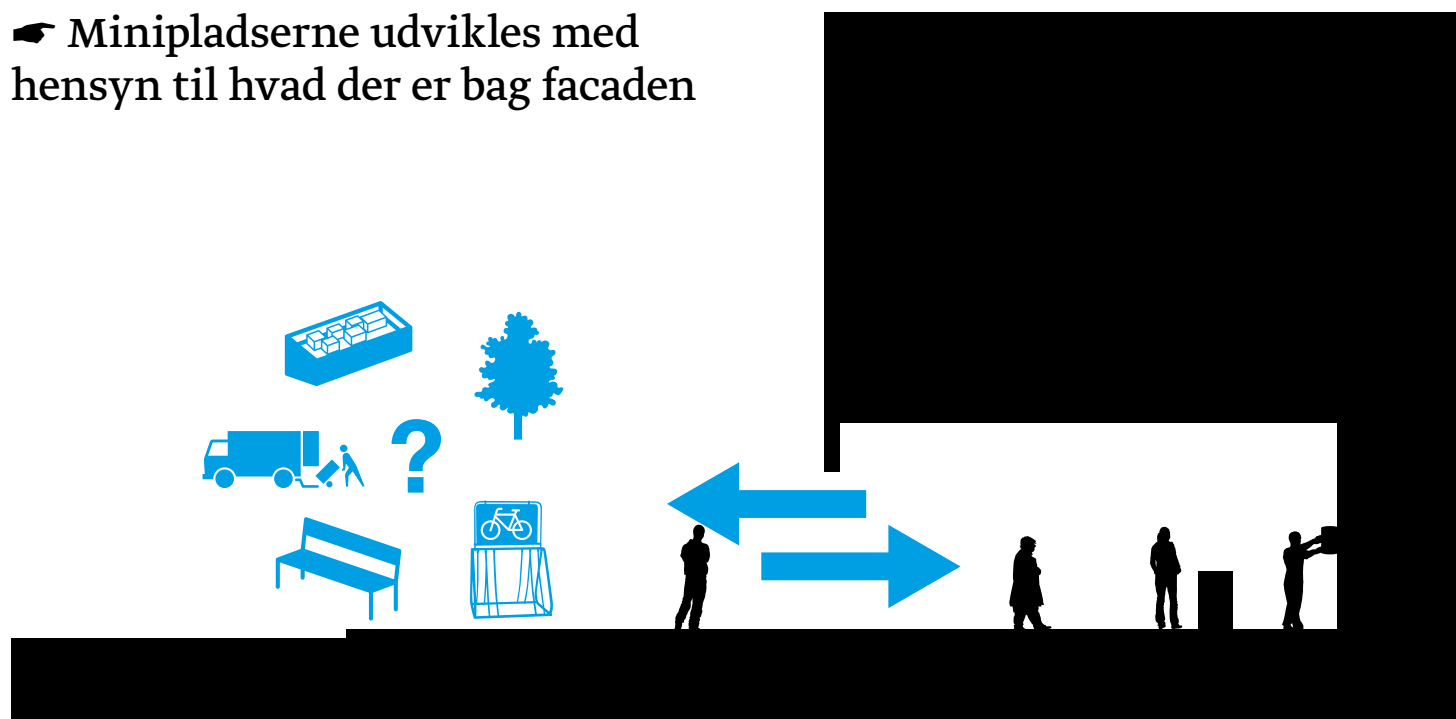
➡ Hver miniplads skal kunne mere end en ting!

☛ Et byrum som kan flere ting passer for flere mennesker.



mulig programering af en miniplads

☛ Minipladserne udvikles med hensyn til hvad der er bag facaden





Miniplads langs med gaden
Amagerbrogade 108

☛ Børn vælger om de vil blive eller ej - og de voksne må følge med. Hvor børn leger, kan man se voksne fra forskellige samfundslag snakke med hinanden.



56 Byrumsprogrammering af strøggaden



☛ Anvend belysning til at aktivere minipladserne! Enten med varianter fra designmanualen eller gennem kunst...



Miniplads ved en sidgade
Amagerbrogade / Hollænderdybet

☛ Måske er det blot et spørgsmål om at give borgere lov til at udfylde sidegaderne, hjørnerne og mellemrummene.



☛ Løsninger tilpasset det specifikke sted



BYINVENTAR OG MATERIALE

Strøggaderne skal som helhed kobles til Københavns offentlige urbane identitet. En af de vigtigste parametre for dette, er valget af byrumsinventar og materialer.

Strøggaden er et hverdagsrum. Det er boligkvarterernes livsnerver, og næsten alle Københavnerne færdes der dagligt. Dette i modsætning til eksempelvis byrummene i centrum, som borgere og turister opsøger på jagt efter mere specielle oplevelser.

Gennem at benytte Københavns Kommunes standardinventar- og materialer sikres genkendelighed som et Københavnsk urbant hverdagsrum. Specialdesignede løsninger kan give mening i byrum, som rummer særlige funktioner eller hvor man ønsker at styrke en særlig identitet.

Strøggaden udgør en baggrund for bylivet, og her skal være plads til alle. Gaden skal have en klar københavnerkarakter og samtidig afspejle kvarterets identitet, så alle både nuværende og fremtidige beboere og kunder føler sig inviteret til at slå sig ned og føle sig hjemme.

Et unikt bydesign til hver strøggade vil være voldsomt fordyrende både i anlægsfasen, men i endnu højere grad i forhold til den langsigtede drift. I forhold til de daglige brugere vil en sådan særlig løsning hurtigt forsvinde fra hverdagens bevidsthed. Der er langt større behov for gedigne, funktionelle og langtidsholdbare løsninger.

Ikke desto mindre findes der et ønske både blandt borgere og de fagfolk, der designer byrummene om flere muligheder for variation og tilpasning til specielle situationer.

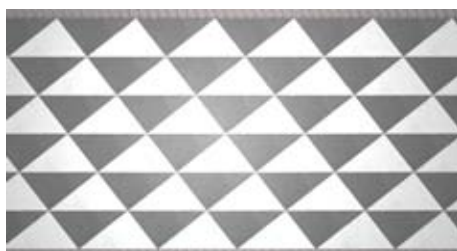
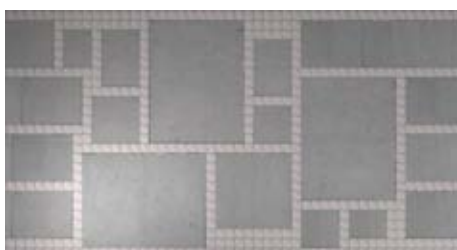
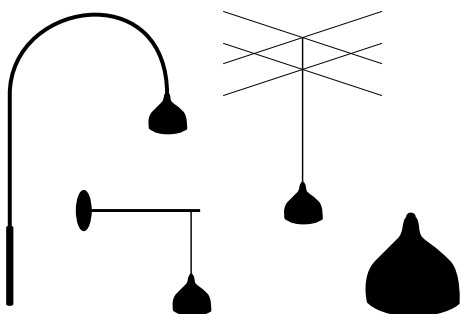
Spørgsmålet er derfor om man kan bruge Københavns standardmaterialer og -inventar på flere måder end man gør i dag. Kan man lægge op til en mere inspireret bearbejdning af standarderne. Skabe flere variationer over det velkendte tema.

☛ “I alle urbane byrum anvendes Københavnerbænken for at understøtte københavneridentiteten.”
“Opholdsmøbler skal placeres med passende mellemrum i byrummet, eksempelvis 100 m, så gangafstanden ikke bliver for lang for gangbesværede.”
- fra Københavns Kommunes ’Design Manual for Byrum og Parker’.

☛ **Udvikle nye varianter af Københavnerarmaturen med andre formater og montage.**

❶ **KØBENHAVNERARMATUR**

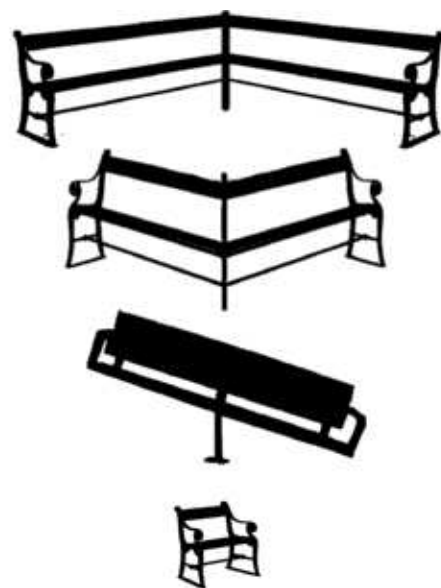
- Nædhængt armatur
- Armatur på stolpe
- Armatur på væg
- Megaformat



☛ **Brug varianter af Københavnerbænken til strøggadens siddepladser**

❷ **KØBENHAVNERBÆNKE**

- Hjørnebænke
- Gyngebænke
- Børnebænke
- Ekstra lange bænke



☛ **Brug Københavnerflisen til gader og mi-nipladser!**

❸ **KØBENHAVNERFLISER**

- Hinkerude
- Pladdannelse
- Diagonal



PERFORMATIVE BYRUM

Hvordan og i hvilket omfang kan man bruge nye teknologier til at stimulere bylivet?

Påvirkningen af byens rum har de senere år gennemgået en stor forandring i forlængelse af udviklingen indenfor mobil kommunikationsteknologi, trådløse netværk og integrerede sensorer og computere i omgivelserne (Pervasive Computing). Byrummene er derfor i stigende grad påvirket af en ny digital infrastruktur, som direkte præger den individuelle borgers muligheder i byrummet.

Integrerede sensorer og i stigende grad intelligente omgivelser er næste led i denne udvikling. Dette ses allerede i udpræget grad udnyttet i forhold til styring af trafik, digitale facader og skilting samt primært ved mere event-orienterede aktiviteter i byen.

Sensorteknologierne muliggør en registrering af brug og forandringer i bymiljøerne og i forlængelse heraf en direkte ændret adfærd af omgivelserne, så de responderer på den nuværende situation eller foregriber kommende forandringer. Disse teknologier med feedback mellem

miljø og bruger har i en årrække været udviklet til styring af bygningsinstallationer, men begynder nu også i højere grad at påvirke aktiviteten i byens rum. Formålet med at benytte disse, i stigende grad integrerede teknologier og mobile kommunikationsmidler, er at styrke interaktionen mellem borger og byrum med henblik på mere lokale stimulerende omgivelser samt bæredygtig adfærd.

Det var fra starten målet at udføre et fuldskala forsøg med disse teknologier. Det blev imidlertid klart at afstanden mellem forskningsmiljøerne og gaderummets realiteter endnu er så stor, at de oprindelige ambitioner måtte nedjusteres.

Potentialerne er åbenlyst store, og det er ikke teknologien, der sætter grænserne. Meget er afprøvet i konceptuel og kunstnerisk form, men meget lidt har fundet praktisk anvendelse. De to væsentligste udfordringer ved at skabe noget, der er mere end en gimmick, er dels den res-

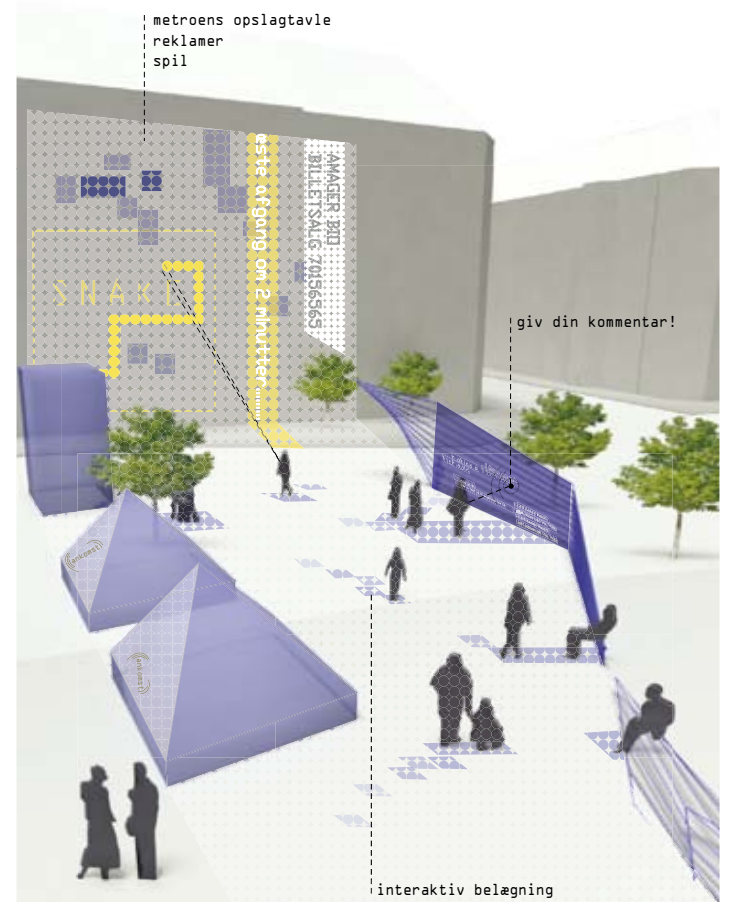
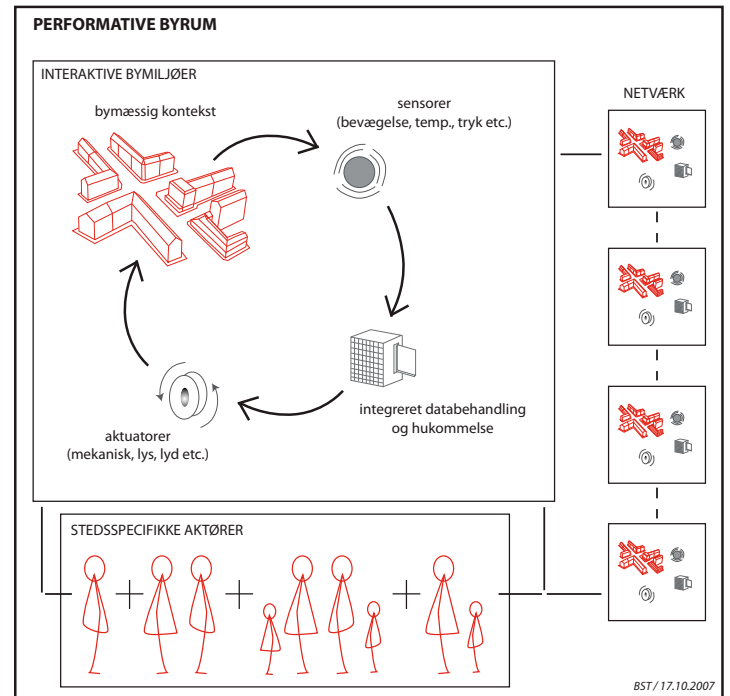
sourcekrævende produktudvikling, der skal til for at få endnu ganske kostbar hardware til at fungere under de forhold et offentligt urbant rum byder; dels det store analysearbejde, der må gå forud for byrummets svar på iPod'en.

For hvad er det, der virkelig vil udvide menneskers muligheder for aktivitet i byrummet? Noget så simpelt som trådløst internet, der allerede findes i mange byer, peger på potentialet for at flytte aktiviteter, der er i dag foregår i hjemmets og kontorets private sfærer ud i byens offentlige rum. Funktioner som arbejde, nyhedsformidling og sociale aktiviteter fandt tidligere sted på gader og pladser. Det er et byliv, der i Danmark i høj grad er forsvundet. Heri ligger måske det største perspektiv for en by som København.

Der er dog ingen tvivl om at man løbende vil se flere og flere eksempler: Intelligent trafikstyring (ITS); vejbumper, der kun straffer de, der kører for hurtigt;

stoppesteder, der ved præcis hvornår den næste bus kommer; sms-servicer, der løbende giver besked om trafiksituationen. DR-byens system af informationsskærme - der automatisk henter nyheder, filmklip, kantinepriser og anden praktisk information ned til den enkelte skærm, i forhold til hvad der er relevant på netop dens placering - er noget man nemt kunne se for sig på f.eks. en strøgade.

Også den teknologi, der direkte påvirker de fysiske rammer er under udvikling - vejbaner, der udvider sig i myldretiden; bænke og andet inventar, der tilpasser sig brugen. Ikke mindst indenfor belysning er det oplagt at benytte sig af mulighederne, både for at forbedre kvaliteten og for at reducere energiforbruget.



TJEKLISTE FOR STRØGGADEN

1 Registrering

PROCES:

- ☛ Saml eksisterende viden, baggrundsmateriale og forudsætninger

HVAD ER STRØGGADEN?:

- ☛ Kom ud på gaden, lær den at kende på forskellige tidpunkter i ugen og i døgnet
- ☛ Analysér og kortlæg hvilke potentielle pladser og særpræg etc der findes
- ☛ Lav en detailhandelsanalyse

LOKALKENDSKAB

- ☛ Hvad ønsker de lokale aktører?
- ☛ Få bredden/mangfoldigheden med
- ☛ Hav altid noget at give borgerne, de kan få reel indflydelse på
- ☛ Forklar projektets rammer for borgerne (budgettildeling, høringsproces etc)
- ☛ Vær opsøgende, tænk gadeplan/øjnehøjde/ events
- ☛ Inddrag de lokale helte, lokal viden og kompetence, engagerede mennesker
- ☛ Vurder busfremkommeligheden

2 Facilitering

TRAFIK

- ☛ Lav en trafikplan for hele kvarteret
- ☛ Mindsk antallet af biler
- ☛ Mere plads til fodgængere og cyklister
- ☛ Sænk hastigheden (shared space)
- ☛ Sats på design der fremmer adfærden i stedet for på bud og forbud
- ☛ Skab flow - fjern lysregulering, og luk sideveje
- ☛ Bedre fremkommelighed for busser

PARKERING

- ☛ Korttidsparkering i sidegaderne
- ☛ P-pladser ved apoteker og læger
- ☛ Cykelparkering
- ☛ Lastzoner

TILGÆNGELIGHED

- ☛ Tænk tilgængelighed ind med det samme
- ☛ Tilgængelighedsrute - hvis der er plads til kørestole er der plads til det hele

3 Handel og byliv

- ☛ Tænk byrummet sammen med funktionerne bag facaden
- ☛ Tag udgangspunkt i de kvaliteter der findes
- ☛ Plads til handel/kunder, skilte, boder, fortovs-servering og leg
- ☛ Plads til anden type handel/markeder
- ☛ Sikre billige lokaler langs med gaden
- ☛ Lav forskellige typer indsatser som passer til forskellige brugergrupper
- ☛ Sikre miks af handel, kontor, bolig og service

4 Aktivering

GADERUM:

- ☛ Mere plads til handel og hverdagsliv
- ☛ Skab flere og forskellige typer af siddepladser
- ☛ Mere grønt
- ☛ Mere kunst
- ☛ Bedre stoppesteder

MINIPLADSER

- ☛ Et byrum som kan flere ting passer for flere mennesker.
- ☛ Hver miniplads skal kunne mere end en ting!
- ☛ Anvend belysning for at aktivere minipladserne!
- ☛ Bedre legemuligheder (for alle)

PLADSRUM:

- ☛ Større mødesteder og fixpunkter, skal skabes langs strøggaden hvis det ikke allerede findes
- ☛ Nedbryd vejens barriereeffekt og dæmp trafikken med fx heller, midterrabat eller superovergange
- ☛ Plads til handel og midlertidigt brug
- ☛ Sport, hvor der er mulighed for det

BYINVENTAR OG MATERIALE:

- ☛ Brug Københavnerflisen til gader og minipladser!
- ☛ Brug varianter af Københavnerbænken til strøggadens siddepladser
- ☛ Nye varianter af Københavnerarmaturet kan udvikles med andre formater og montage.

☛ Hvad er unikt ved netop denne strøggade og hvordan kan den fungere bedre? Begynd med at løse de grundlæggende behov og se til at det eksisterende fortsat kan leve!



- ① Registrering
- ② Facilitering
- ③ Handel og Byliv
- ④ Aktivering

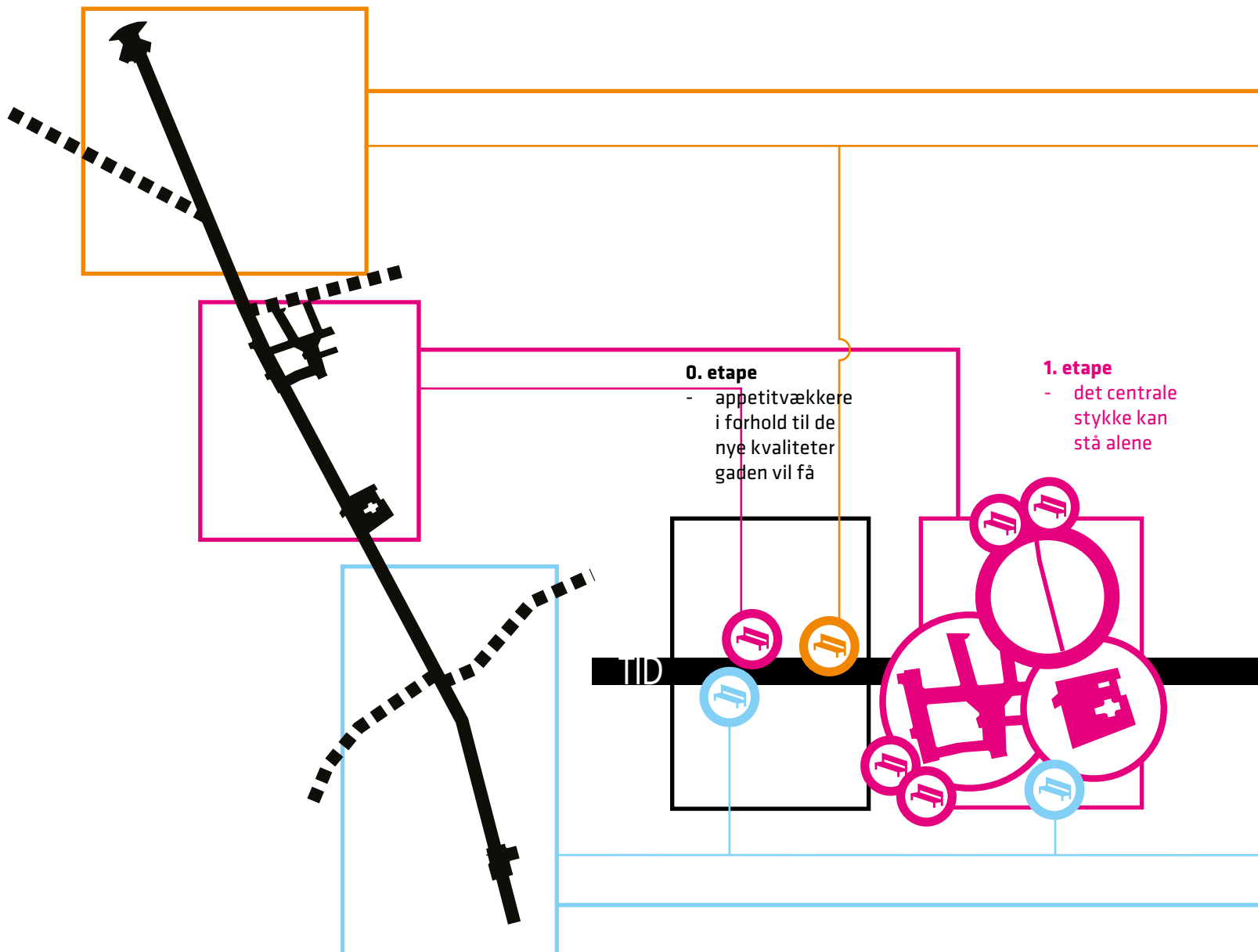
IMPLEMENTERING

Projektet foreslår tre grundlæggende typer af fysiske interventioner, der hver især spiller en rolle i forhold til strøggadens funktioner. Et princip for anlæg af disse er her beskrevet med Amagerbrogade som eksempel.

To overordnede udfordringer gør sig gældende i forhold til implementeringen af de foreslåede fysiske forbedringer på strøggaden. For det første det givne økonomiske råderum, og for det andet brugerne af gaden forventninger og handlemuligheder.

ØKONOMI: I Amagerbrogades tilfælde vil prisen for en fuld implementering ligge i omegnen af 100 mio. kr. Det anses ikke for realistisk at få bevilget midler i den størrelsesorden på en gang. Anlægsprocessen bør derfor etapedeles, og bestå af elementer, der kan fungere hver for sig.

BRUGERNE: Borgere og handelsdrivende har en række forventninger til processen. Dels at de bliver inddraget og får indflydelse, dels at der 'sker noget' hellere i dag end i morgen. Nødvendigheden af en langstrakt proces er vanskelig at formidle. For at imødekomme dette foreslås det at anlægge en række min-



dre projekter - minipladser - allerede i projektets indledende fase. På den måde vil der med det samme være konkrete forbedringer af gaderummet, der kan kompensere for de praktiske gener i forbindelse med anlægsfasen.

PROCES - eksemplificeret ved Amagerbrogade:

Etape 0: En række minipladser, fordelt over den samlede strækning. Fungerer som appetitvækkere i forhold til de nye kvaliteter den fremtidige gade vil få.

Etape 1: Det centrale stykke af strøgaden, hvor bylivet i forvejen er mest intenst, trafikintensiteten størst, og behovet for forbedringer derfor mest påtrængende. Skulle processen herefter gå i stå, evner denne etape at stå alene.

Etape 2: Knytter sig til en række kommende projekter - en omlægning af Christmas Møllers Plads, samt udviklingen af en ny tilgængelighedsrute. Denne etape har som mål at udvikle bylivet på en gadestrækning, der har det svært, men rummer et stort potentiale.

Etape 3: Afslutter projektet, og styrker forbindelsen til en række af de boligområder, der udgør Amagerbrogades opland.

