

27. Strategi for strøggader (2009-6165)

Der er udarbejdet en strategi 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 Strøggader' (bilag 1) vedtages som grundlag for det videre arbejde med udvikling af byens 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 kollektiv trafik. 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, opholds- og aktivitetsmuligheder kan styrkes.

En række af byens strøggader er under udvikling. Strøggadeprojektets formål er at styrke grundlaget for denne udvikling, samt evt. kommende projekter på andre strøggader som Amagerbrogade og Østerbrogade. Projektet kan desuden indgå i arbejdet med en kommende fodgængerstrategi.

Løsning

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 9. aug. 2006 igangsættelsen af dette strøggadeprojekt i form af et konceptudviklingsprojekt for Amagerbrogade. 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.

'Strøggaden' er i Kommuneplan 2009 indført som ny kategori i vejhierarkiet. Strøggader er i kommuneplansammenhæng yderligere karakteriseret ved, at der findes alternativer for biltrafikken. I forhold til 'Handlingsplan for Københavns Byrum' er strøggadebegrebet således indsnævret i Kommuneplanen til kun at omfatte de gader, hvor en trafikdæmpning både er nødvendig og mulig. Det drejer sig om 11 gader i alt.

Amagerbrogade har fra start været udpeget som case for projektet. Baggrunden for dette var, at 'Trafikplan for Amager' (vedtaget af det tidligere Bygge- og Teknikudvalg 29. august 2001) allerede har forberedt det omkringliggende vejnet på en evt. trafikal 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.

Fokus for projektet er strøggadernes funktion som vigtige lokale centre for handel og byliv. Målet 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', og udarbejdelsen af projektet har været med til at kvalificere strøggadebegrebet i kommuneplansammenhæng.

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 indgreb i byens strøggader.

Hvidbogen indeholder en strategi for udvikling af strøggader, så bylivet på disse styrkes. Strategien kan ses som inspirationskatalog og værktøjskasse, der definerer hvad 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 standarddesign frem for nye designløsninger.

Den 20. feb. 2008 vedtog Teknik- og Miljøudvalget, at projektet skulle tage udgangspunkt i principperne bag 'Shared Space', som redskab til at dæmpe trafikken. På den baggrund er der udviklet en udgave, som kan betegnes 'Shared Spots'. På centrale steder af strøggaden udstrækkes belægningen på tværs af gaden til et fællesrum for alle trafikanter, og dermed øges fodgængernes krydsningsmuligheder.

For at øge fortovet og cykelstiens bredde foreslås en sammenlægning af bus- og kørebane. Det er forvaltningens vurdering, at busfremkommeligheden her 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 i en evt. konkret projektudvikling af byens strøggader.

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 strøggader' vedtages som strategi for den fremtidige udvikling af byens strøggader, vil den blive mangfoldiggjort og der planlægges desuden et seminar, der præsenterer resultaterne i sammenhæng med de konkrete erfaringer fra Nørrebrogade. Hvidbogen kan bruges som inspiration og retningsgivende materiale for kommunens videre arbejde med strøggader, herunder naturligvis Amagerbrogade, hvis dette projekt ønskes fremmet.

Hjalte Aaberg

/Ulrik Winge

bilag

[Bilag 1: hvidbog om strøggader](#)

