

FORSLAG

AMAGERBROGADES FORTÆLLING

NY AMAGERBROGADE

FORSLAG TIL HELHEDSPLAN FOR NY AMAGERBROGADE 27.05.2013

KØBENHAVNS KOMMUNE
TEKNIK - OG MILJØFORVALTNINGEN
UDARBEJDET AF VIA TRAFIK, SCHØNHERR, GUNVER HANSEN TEGNESTUE, ANDERSEN & GRØNLUND

INDHOLD

HELHEDSPLAN FOR **NY AMAGERBROGADE**

27. MAJ 2013
KØBENHAVNS KOMMUNE
TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN, CENTER FOR TRAFIK

PROGRAMMET ER UDARBEJDET AF:
VIA TRAFIK AS, HOVEDRÅDGIVER
SCHØNHERR AS, UNDERRÅDGIVER
ANDERSEN & GRØNLUND APS, UNDERRÅDGIVER
GUNVER HANSEN TEGNESTUE APS, UNDERRÅDGIVER

FOTOS:
TROELS HEINEN, URSULA BACH, GUNVER HANSEN, SCHØNHERR
OG KØBENHAVNS KOMMUNE

PRINTVEJLEDNING:
HELHEDSPLANEN LÆSES SOM DOBBELTOPSLAG. ANBEFALET PRINTFORMAT: A3
LAVFORMAT MED INDBINDING OG HÆFTNING I VENSTRE SIDE.



GUNVER HANSEN TEGNESTUE

INDLEDNING

INDLEDNING 6
VISION FOR HELHEDSPLANEN 8
DIALOGFASEN 9

SAMMENFATNING

KARAKTERISTIK

KARAKTERISTIK 22

AMAGERBROGADES FORTÆLLINGER

FORTÆLLINGERNE 30

HELHEDSPLANEN

HELHEDSPLAN 1:2000 DEL 1 36
HELHEDSPLAN 1:2000 DEL 2 39
DE TRE GADESEKVENSER - NU 40
DE TRE GADESEKVENSER - FREMTIDIGT 41
AMAGERFORTOVET 42
BEPLANTNING, GRØNNE RUM OG FORBINDELSER 46
DET TRAFIKALE GREB 50
BELYSNING 52
AMAGER IDENTITET 56
AMAGERBROGADES BUSIKONER 57

5

6
8
9

13

21

22

27

30

35

36
39
40
41
42
46
50
52
56
57

BYRUM

DEN NORDLIGE PORT 60
AMAGERBANEN 62
DOBBELTPORTEN 64
VOR FRELSERS KIRKEGÅRD 65
KOBlingen MELLEAM AMAGERBROGADE OG AMAGER CENTRET 70
SUNDBY KIRKEPLADS 78
AMAGER KULTURPUNKT 82
TORVET VED HØJHUSET OG SANKT ANNÆ KIRKE 84
SUNDBYØSTER PLADS OG DET GAMLE AHORNTRÆ 88
SUNDBYVETER PLADS 90

59

60
62
64
65
70
78
82
84
88
90

TRAFIK

FODGÆNGERTRAFIK 99
CYKELTRAFIK 100
BUSTRAFIK 101
BILTRAFIK 102
LÆSSEZONER OG PARKERING 104

97

99
100
101
102
104

DET VIDERE FORLØB

KLIMATILPASNING 109
BILAG 110

107

109
110

FORORD

Grundlaget for denne helhedsplan er en intensiv dialog med borgere, handelsdrivende, lokaludvalg og andre med interesse i Amagerbrogade. Dialogen har vist, at der er en stor lokal kærlighed og tilknytning til gaden, men at der er en bekymring over at den har tabt sin fordums kraft og tiltrækning. Amagerbrogade har traditionelt set været den centrale hande!sgade og livsnerve for hverdagslivet på Amager, men gaden trænger til et løft for at bevare det attraktive handelsliv og genvinde sin attraktion som Amagers nerve.

Det er Københavns Kommunes vision at styrke Amagerbrogade som strøggade, dvs. en livlig hverdagsgade hvor byliv og handel er i fokus. Dette stemmer fint overens med kommunens strategi Metropol for mennesker, hvor målet bl.a. er at "skabe pladser, parker, gader og havnekajer, der inviterer til, at flere bliver længere - både i centrum, i nye byområder, og hvor vi bor og færdes til dagligt."

Det er ligeledes med Klimaplan 2025 Københavns Kommunes vision at igangsætte en lang række indsatser for at styrke den grønne mobilitet i København. Det skal således være mest attraktivt at cykle, gå eller tage den kollektive transport, når man som københavner skal rundt i byen.

Helhedsplanen for Amagerbrogade sætter de fysiske rammer for udviklingen af et attraktivt handelsmiljø og hverdagsliv. Den kan ikke løse alle de handelsmæssige udfordringer, men den kan sætte lyset og lægge et nyt 'gulv' i form af gader og pladser, sådan at der skabes bedre opholdsmuligheder, bedre forhold for fodgængere og cyklister, samt bedre forhold for buspassagerer og bussernes fremkommelighed.

Amager Trafikplan blev i 2002 godkendt af Københavns Kommune med målet om at mindske trafikens miljøkonsekvenser i området. Ny Amagerbrogade er et af de sidste store projekter heri, der mangler at blive implementeret. Dialogen med borgere og handelsliv har skabt et fundament af viden, hvoraf noget indgår direkte i denne plan eller vil indgå i senere faser af projektet. Den opsamlede viden er centreret omkring de tre overordnede temaer, som helhedsplanen tager udgangspunkt i: Byrum, Handel og Trafik.

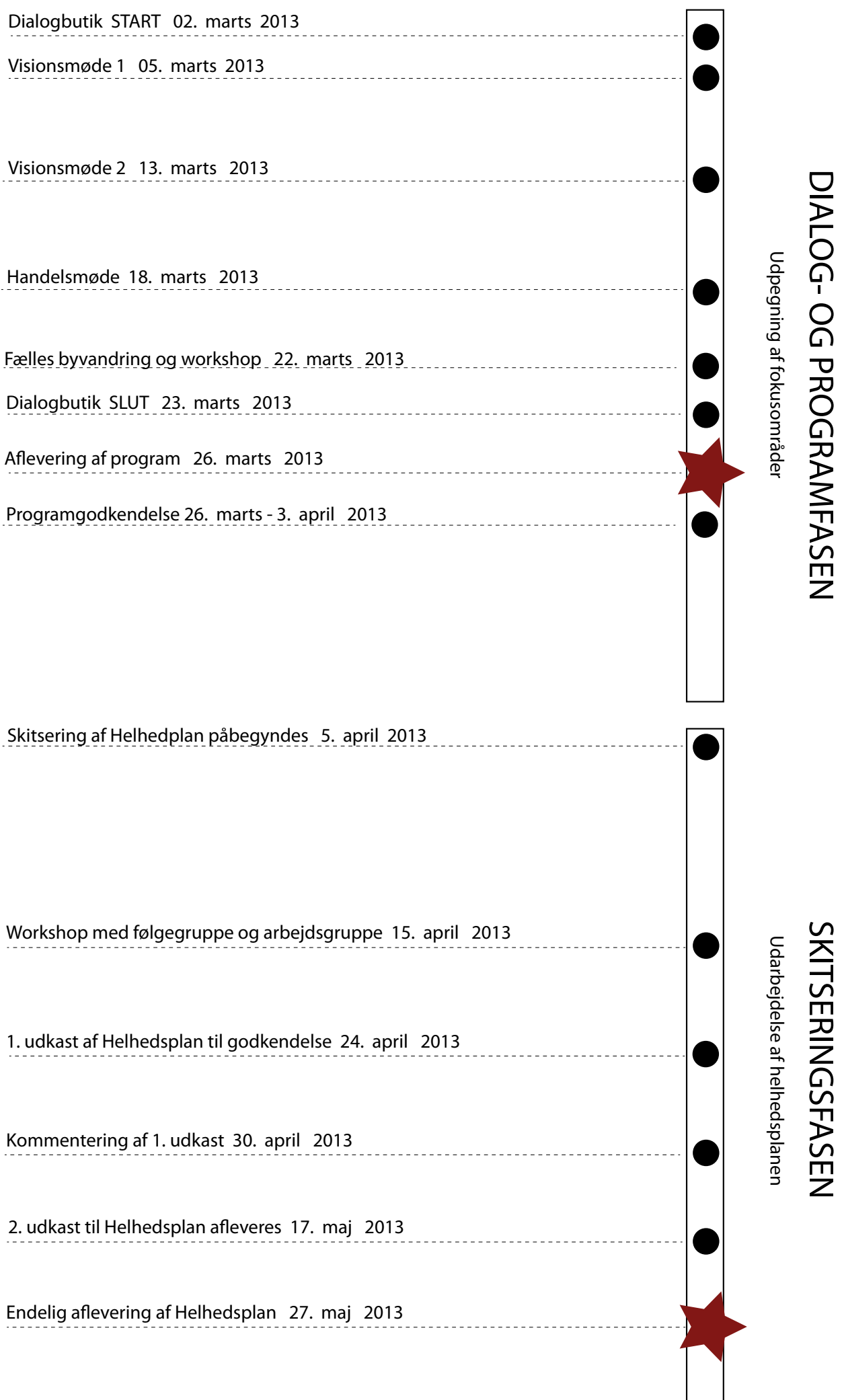
God læselyst!

Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune - maj 2013



INDLEDNING





INDLEDNING

HELHEDSPLANEN

Helhedsplanen omhandler strækningen fra Christmas Møllers Plads til Vejlands Allé og udgør grundlaget for udvikling af et byrums- og trafikprojekt for Amagerbrogade, der på et overordnet niveau fastlægger gadens arkitektoniske og trafikale kvaliteter og løsninger.

Med afsæt i program- og dialogfasen, hvor inputs fra borgere, erhvervsdrivende og projektets følgegruppe blev kortlagt, udpeger helhedsplanen rammerne for at skabe en langsigtet og visionær omdannelse af Ny Amagerbrogade.

Dette forslag til en ny hovedstruktur for byrum og trafik for Amagerbrogade danner udgangspunkt for udarbejdelsen af et dispositionsforslag for hele strækningen, samt efterfølgende anlæg i etaper.

Det er en vigtig pointe i den videre læsning af dette materiale, at der ikke er tale om et færdigt design, men en indledende skitse, som i det fremtidige arbejde skal videreudvikles, bearbejdes og kvalificeres. Enkelte steder er der i arbejdet med projektets udstrækning set bort fra de eksisterende matrikulære forhold, ud fra ambitionen om at skabe en rumlig sammenhæng med Amagerbrogade.

I de to første afsnit af helhedsplanen redegøres der for dialogfasens forløb samt de fokusområder der har vist sig værende centrale for udarbejdelsen af helhedsplanen. Handelsliv er behandlet således, at helhedsplanen skal bidrage med gode fysiske rammer for butikker, erhvervsdrivende, beboere og kunder på og omkring Amagerbrogade. Helhedsplanen kan sammen med en række øvrige indsatser såsom en ny lokalplan for Amagerbrogade, evt. ændrede rammebestemmelser for erhverv og butikker samt øget samarbejde og interaktion mellem butikker og Amagercenteret, skabe et fundament for Amagerbrogade som understøtter handel og byliv.

Afsnittene "Amagerbrogades Fortællinger", "Helhedsplanen", "Byrum" og "Trafik" består af selve helhedsplanen med tilhørende redegørelser og retningslinjer for de byrumsmæssige og trafikale løsninger, der på flere niveauer understøtter projektets overordnet vision.

I afsnittet "Det Videre Forløb" udpeges overordnede retningslinjer vedrørende gadens visuelle miljø, herunder, skiltning og inventar, samt integrationen af kunst i byrummet. Afsnittet indeholder derudover en kort beskrivelse af den fremtidige skybrudshåndtering af Amagerbrogade, uden at behandle retningslinjerne i Skybrudsplanen for København yderligere.

Som bilag til helhedsplanen er der vedlagt en teknisk rapport indeholdende trafikre-

gistreringer, byrumsregistreringer samt øvrigt baggrundsmateriale.

PLANEN SOM VÆRKTØJ

Helhedsplanen udgør København Kommunes overordnede planlægnings- og budgetlægningsværktøj for Amagerbrogade og fastlægger hvordan visionen for Ny Amagerbrogade kan realiseres og de fysiske og økonomiske planlægningsparametre integreres i én plan, der sikrer sammenhæng når projektet realiseres etapevist. Helhedsplanen uddyber indholdet af Kommuneplan 2011, hvori de bindende planjuridiske rammer fremgår, og fungerer således som det operationelle dokument hvor interessenter og planlæggere mere detaljeret kan se, hvordan den overordnede struktur for Amagerbrogade kan realiseres.

Parallelt med udarbejdelsen af helhedsplanen arbejder Teknik- og Miljøforvaltningen med en ændring af lokalplanbestemmelserne for Amagerbrogade. Samspillet mellem helhedsplanen og de fremtidige bestemmelser i lokalplanen har stor betydning for gennemførelsen af det skitserede forslag.

Eventuelle kommende ændringer i lokalplanens regulativer, for anvendelse af butiklokalerne i gadeniveauet til gavn for handelsmiljøet, vil blive tilpasset helhedsplanen.

ETAPEPLAN

Helhedsplanen for Amagerbrogade udearbejdes med det formål at danne grundlag for efterfølgende dispositions- og projektforslag samt detailprojektering og etapevis udførelse af Amagerbrogade.

Med afsæt i forslagens trafikale tiltag, fastlægger helhedsplanen en etapeinddeling af udviklingen af Amagerbrogade. Etapeplanen skal sikre at den overordnede trafikale aflastning af Amagerbrogade kan opnås allerede ved første anlægsetape samt at etapeopdelingerne kan realiseres som afsluttede enheder samtidigt med at helheden fungerer.

Eftersom de trafikale virkninger af helhedsplanens tiltag kan påvirke det omkringliggende vejnet, vil de trafikale tiltag således også omfatte afværgeforanstaltninger på vejnettet omkring Amagerbrogade.

ORGANISATION

Der er til projektet nedsat en styregruppe, der med Center for Trafik i spidsen består af centrale personer fra Center for Bydesign, Center for Anlæg, Center for Byudvikling samt Københavns Erhvervsservice. Derudover er der nedsat en intern arbejdsgruppe og en ekstern følgegruppe.

Projektets følgegruppe består af Ad hoc gruppen for Amagerbrogade, Amager Øst Lokaludvalg, Amager Vest Lokaludvalg, Ama'r butikkerne, Sundbyernes Grundejerfællesskab, Sundholmskvarteret Områdeløft, Amager Centret og Miljøpunkt Amager.

Projektets referencegruppe består af FMD, Politiet, Dansk Cyklistforbund, Dansk fodgængerforbund, Dansk taxiråd, Københavns Brandvæsen, Københavns Ælderåd og Københavns Handicapråd.

Rådgiverteamet består af Via Trafik som totalrådgiver med underrådgiverne Schønherr, Gunver Hansens Tegnesteue, Andersen og Grønlund, TetraPlan samt Tvillum Landinspektørfirma.

PROJEKTETS FASER

Udarbejdelsen af helhedsplanen er forløbet i to faser: en dialog- og programfase efterfulgt af en skitseringsfase.

Den indledende fase afdækkede projektets forudsætninger med inddragelsen af borgere, lokaludvalgene, handelslivet og øvrige interessenter i bydelen. Dialogforløbet resulterede i at væsentligste udfordringer og potentialer i forbindelse med udarbejdelsen af programmet blevet udpeget. Programmets rolle var at afklare og opstille fokusområder for projektet og dermed skabe et forpligtende indholdsmæssigt præcist grundlag for udarbejdelsen af helhedsplanen.

Den afsluttende fase konkretiserede konceptet for de trafikale og arkitektoniske kvaliteter og løsninger for Amagerbrogade.

Den endelige helhedsplan behandles politisk, hvorefter projekteringsfaserne kan påbegyndes. Det forventes at projekteringen af etape 1 udføres i 2013 og 2014, så anlægsarbejderne kan påbegynde ultimo 2014. Projektering og udførelse af projektets øvrige etaper vil, alt efter hvornår disse besluttet, medføre en revision af tidsplanen for projektet.

VISION FOR HELHEDSPLANEN

NY AMAGERBROGADE BINDER BYEN SAMMEN

Amagerbrogade er en af Københavns mest attraktive gader med et rigt og varieret handelsliv og et stort pres som følge af megen biltrafik.

Parterne er enige om, at Amagerbrogade skal ombygges til strøggade med et attraktivt handelsmiljø, bedre opholdsmuligheder, et mangfoldigt byliv, gadetræer og bedre forhold for fodgængere og cyklister.

Bussernes fremkommelighed og buspassagerernes komfort ved stoppesteder prioriteres højt. Der vil stadig være gennemgående biltrafik på den nye Amagerbrogade. Den gennemkørende biltrafik reduceres væsentligt, hastigheder nedsættes og kørebaner indsnævres til det nødvendige for at give plads til strøggadens mange funktioner i hverdagen.

Amagerbrogade indgår i cykelsuperstinet og den ny Amagerbrogade vil også rumme gode forhold for cykelpendlerne. Strøggaden skal tilbyde attraktive byrum som ramme om et mangfoldigt byliv. Varelevering og handlende i bil tilgodeses navnlig med oprettelse af et antal kort tids parkeringspladser i sidegaderne i dagtimerne.

Strøggadens udformning skal ske med inddragelse af borgere, handelsliv, lokaludvalgene og øvrige interessenter i bydelen. Der trækkes på erfaringerne fra øvrige strøggader som for eksempel Gammel Kongevej og Sønder Boulevard, samt de tanker der tidligere er gjort omkring Amagerbrogade i "Hvidbog om Byrum i Strøggaderne".

Første skridt er udarbejdelse af en helhedsplan fra Christmas Møllers Plads til Vejlands Allé. Dernæst gennemføres anlægsarbejdet i etaper, der tilpasses trafikafvikling og handelsliv bedst muligt. I helhedsplanen skal indtænkes tiltag, der kan bidrage til, at biltrafikken afvikles med mindst mulig gene i de tilstødende beboelsesgader. Det forventes at helhedsplan og forprojekt udarbejdes i 2013, så anlægsarbejderne kan starte i 2014.

Københavns Kommunes budgettekst for Ny Amagerbrogade.

"Krisen i detailhandelen har sat sine spor i københavnske gader. Dette kan ses direkte ved flere ledige butikslokaler på handelsgaderne end for få år siden, og ved at nye butikker er længere om at etablere sig i de lokaler, som ligger mindst centralt. Den finansielle krise med den efterfølgende afmatning af økonomien, vurderes af mange til at være den primære årsag til krisen i detailhandelen. Andre, mere sekundære årsager, er stigende anvendelse af internethandel, ændringer i kundernes købsadfærd i retning af oplevelsesorienterede køb, og større anvendelse af indkøbscentre.

Det forventes at fremtidens detailhandelsstruktur vil byde på færre, men større områder med butikker, og at tendensen til en koncentration af butikslivet, vil blive yderligere styrket. Der forventes desuden, at beliggenhed vil få en endnu større betydning. Gode, centrale lokaliseringer for butikker, med blandt andet god synlighed og tilgængelighed, forventes at blive mere attraktive, mens lokaliseringer med ringe synlighed og tilgængelighed samt soloplaceringer, forventes at blive mindre attraktive. Lokaliseringer i gode handelsgader og omkring store indkøbscentre vurderes at være særdeles attraktiv.

På baggrund af en stigende konkurrence fra internet-butikker forventes det, at de fysiske butikker i højere grad blive set som et markedsføringsredskab, fx som showrooms, eller hvor brancher smelter sammen i den enkelte butik, fx som bogcafé. Dermed bliver den enkelte butiks placering også et centralt element i fremtiden, da en fysisk butik på en af de bedste placeringer vurderes at være værdifuldt i markedsføringsøjemed.

Den stigende tilvækst i Kommunens købekraftige befolkning samt Københavns tiltrækningskraft som landets hovedstad forventes modsat at skabe gode betingelser for, at København fremover kan bevare sin position som overordnet butiks- og oplevelsescenter i Øresundsregionen. Fx er Amager en af kommunens 3 hurtigst voksende områder hvad angår befolkningstallet, hvilket taler for et stort lokalt potentiale, som detailhandelen omkring Amagerbrogade med fordel kan drage nytte af, om som omdannelsen af gaden kan understøtte yderligere."

Københavns Kommunes Erhvervsservice om udviklingen i detailhandelen



DIALOGFASENS FORLØB

En fælles dialogorienteret proces har spillet en afgørende rolle for udarbejdelsen af helhedsplanen, idet det fra starten har været Københavns Kommunes hensigt at forankre den kommende helhedsplan i brugernes vision for Amagerbrogade. For at understøtte dette mål har der været gennemført visionsmøder, en byvandring og en fælles workshop.

Igennem annoncer, Facebook, flyers og plakater blev lokale og erhvervsdrivende tidligt i processen inviteret til at deltage i et dialogforløb. Fra projektets start var der oprettet en Facebook side samt en dialogbutik i Amager Centeret, hvor forslag, kritik og ønsker mv. har kunnet udtrykkes. Den viden og de visioner der fremkom på baggrund af dialogprocessen danner grundlag både for nærværende helhedsplan samt den kommende projekteringsfase.

Samlet set 85 personer deltog på visionsmøderne, der igennem "Amagerspillet" havde til formål at kortlægge deltagernes vision og holdninger til Amagerbrogade, samt at inspirere dem til at formulere nye ideer i forbindelse med omdannelsen af gaden. Der blev afleveret 770 besvarelser af et spørgeskema, udarbejdet af Københavns Kommune, der igennem 11 spørgsmål, afdækkede ønsker og behov i forbindelse med omdannelsen af Amagerbrogade.

I dialogbutikken i Amager Centeret havde knapt 1100 besøgende fået oplysninger om Københavns Kommunes ramme for helhedsplanen, fået aflivet diverse fordomme og rygter om hvad der skulle ske med Amagerbrogade, samt givet input til hvad de syntes helhedsplanen for Amagerbrogade burde indeholde. Alle nedskrevne inputs er samlet, struktureret og indarbejdet i en rapport af PLUSS Leadership.

Den målrettede borger- og interessentinddragelse i form af visions- og temamøder har været oplysende og givende for defineringen af helhedsplanens fokusområder. Dialogbutikkens forløb og Københavns Kommunes spørgeskema, viste sig som en god måde at samle og klassificere de indkomne oplysninger på. På denne måde blev borgernes og de erhvervsdrivendes holdninger meget konkrete og synlige for - både dem selv - og rådgiverne. Ligeledes har kommentarerne fra byvandringen og den fælles workshop, som blev afholdt med projektets følge- og arbejdsgruppe, været kvalificerende for rådgiverne, ligesom de igangværende diskussioner og overvejelser i projektet blev præciseret.



INPUT FRA DIALOGFASEN

PRIORITERINGER

Nedenstående viser prioriteringer fra dialogaktiviteterne:

TOP 3 FRA DIALOGBUTIKKEN

- Flere træer, mere grønt
- Bredere cykelstier
- Bredere fortove

TOP 3 FRA MØDE MED ERHVERVSDRIVENDE

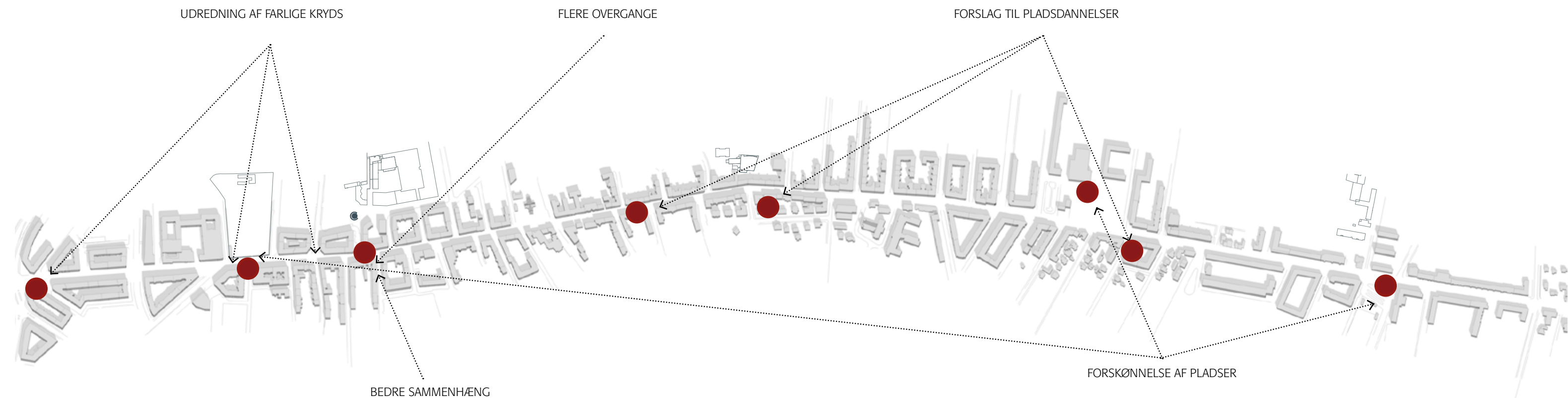
- Bedre parkeringsmuligheder
- Reduktion af trafik
- Mere mangfoldighed i udbuddet af forretninger

TOP 3 FRA VISIONSMØDERNE

- Reduceret biltrafik
- Hensynstagen til forretningerne
- Plads til alle trafikanter



INPUT FRA DIALOGFASEN



BYRUM

- Flere mødesteder
- Små pladser med bænke
- Opgradering af eksisterende pladser
- Forskønnelse af facader og belægninger
- Mere grønt i gaden
- Vedligeholdelse
- Styrke mangfoldighed
- Dekorativt lys og kunst
- Opgradere belægningerne
- Bevare identitet

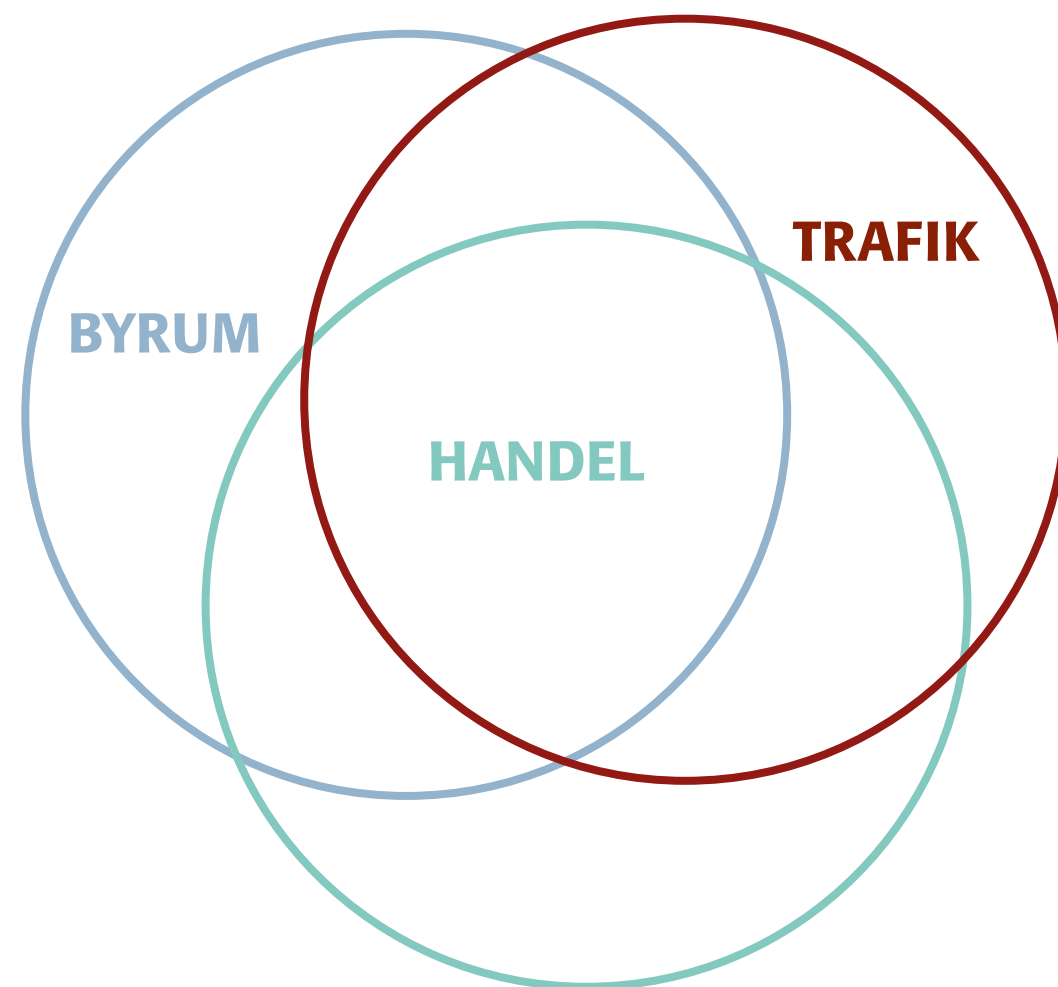
HANDEL

- Multikulturel og mangfoldig
- Mange specialbutikker
- Flere aktiviteter og events
- Sammenhæng mellem Amagerbrogade og Amagercenteret
- Mindre trafik
- Brede fortove, grønne omgivelser og plads til børn
- Langsom, overskuelig trafik, mindre støj
- Mere korttidsparkering

TRAFIK

- Biltrafik og hastighed ned
- Parallelleje må ikke få øget trafik
- Mere offentlig transport – let og ukompliceret
- Bedre forhold for cyklister, men pas på cykelmotorveje
- Bus/cykel skal sikres
- Alternative cykelruter
- Bedre cykelparkering ved butikker
- Brede fortove med god tilgængelighed
- Bedre mulighed for at krydse Amagerbrogade
- Mere parkering og varelevering på bestemte tidspunkter
- Busfremkommelighed må ikke forringes
- Bedre korrespondance mellem busser
- Gode forhold for buspassagerer

Ovenstående udgør et udpluk af borgernes kommentarer til de tre gennemgående hovedtemaer, Byrum, Handel og Trafik, indsamlet i dialogfasen. Kommentarerne er listet i en uprioriteret rækkefølge.



SAMMENFATNING

- BEDRE OPHOLDSMULIGHEDER
- MANGFOLDIGT BYLIV
- GADETRÆER
- ATTRAKTIVE BYRUM SOM RAMME OM ET MANGFOLDIGT BYLIV
- ATTRAKTIVT HANDELSMILJØ
- VARELEVERING OG HANDLENDE I BIL TILGODESES NAVNLIG MED OPRETTELSE AF ET ANTAL KORTTIDS-PARKERINGSPLADSER I SIDEGADERNE I DAGTIMERNE
- BEDRE FORHOLD FOR FODGÆNGERE OG CYKLISTER
- BUSSERNES FREMKOMMELIGHED OG BUSPASSAGERERNES KOMFORT VED STOPPESTEDER PRIORITERES HØJT
- VÆSENTLIG REDUKTION AF DEN GENNEMKØRENDE BILTRAFIK
- HASTIGHEDER NEDSÆTTES
- KØREBANER INDSNÆVRES
- AMAGERBROGADE INDGÅR I CYKELSUPERSTINETTET
- GODE FORHOLD FOR CYKELPENDLERE
- BILTRAFIKKEN AFVIKLES MED MINDST MULIG GENE I DE TILSTØDENDE BEBOELSESGADER

Uddrag fra Københavns Kommunes budgettekst for Ny Amagerbrogade.



BYRUM → HANDEL ← TRAFIK

Igennem arbejdet med helhedsplanen har det løbende været diskuteret, hvorledes helhedsplanen skal kunne understøtte en kvalitativ udvikling af det nuværende handelsmiljø på Amagerbrogade. Projektets ambition for Amagerbrogades handelsliv er således at skabe trafikale og byrumsmæssige rammer, der kan understøtte nye handelssammenhænge, tiltrække både handlende og erhvervsdrivende og derigennem bidrage til at understøtte nuværende og kommende lokale handelscentre.

Målsætningen om at omdanne Amagerbrogade til en Strøggade kan ikke realiseres ved helhedsplanen alene. En Strøggade danner på én gang ramme for rekreative, sociale, økonomiske samt trafikale funktioner og aktiviteter og det kræver en blanding af flere aktører og indsatser. Men de grundlæggende fysiske og trafikale rammer er væsentlige faktorer for hvordan et handelsmiljø kan udvikle sig. Et alsidigt butiksliv og et mangfoldigt udbud af detailhandel kan styrkes ved at skabe gode betingelser og fysiske rammer for bylivets udfoldelse.

Med baggrund i den fælles vision for Amagerbrogade samt inddragelse af interessenter og borgere, er der således arbejdet med trafikale- og byrumsmæssige løsninger, der kan danne en kvalitativ ryggrad for udviklingen af et attraktivt handelsmiljø.

Dette indebærer bl.a.:

- En reduktion af den nuværende trafik uden ærinde, og dermed bedre forhold for de lette trafikanter samt bedre opholds- og krydsningsmuligheder
- Bedre forhold for kollektiv bustrafik og buspassagerer
- Fokus på byrum og bedre opholds- og mødesteder
- Etablering af cykelsuperstier og bredere fortove
- Fokus på cykelparkering
- Mulighed for korttidsparkering og vareaflysning langs Amagerbrogade og i sidegaderne