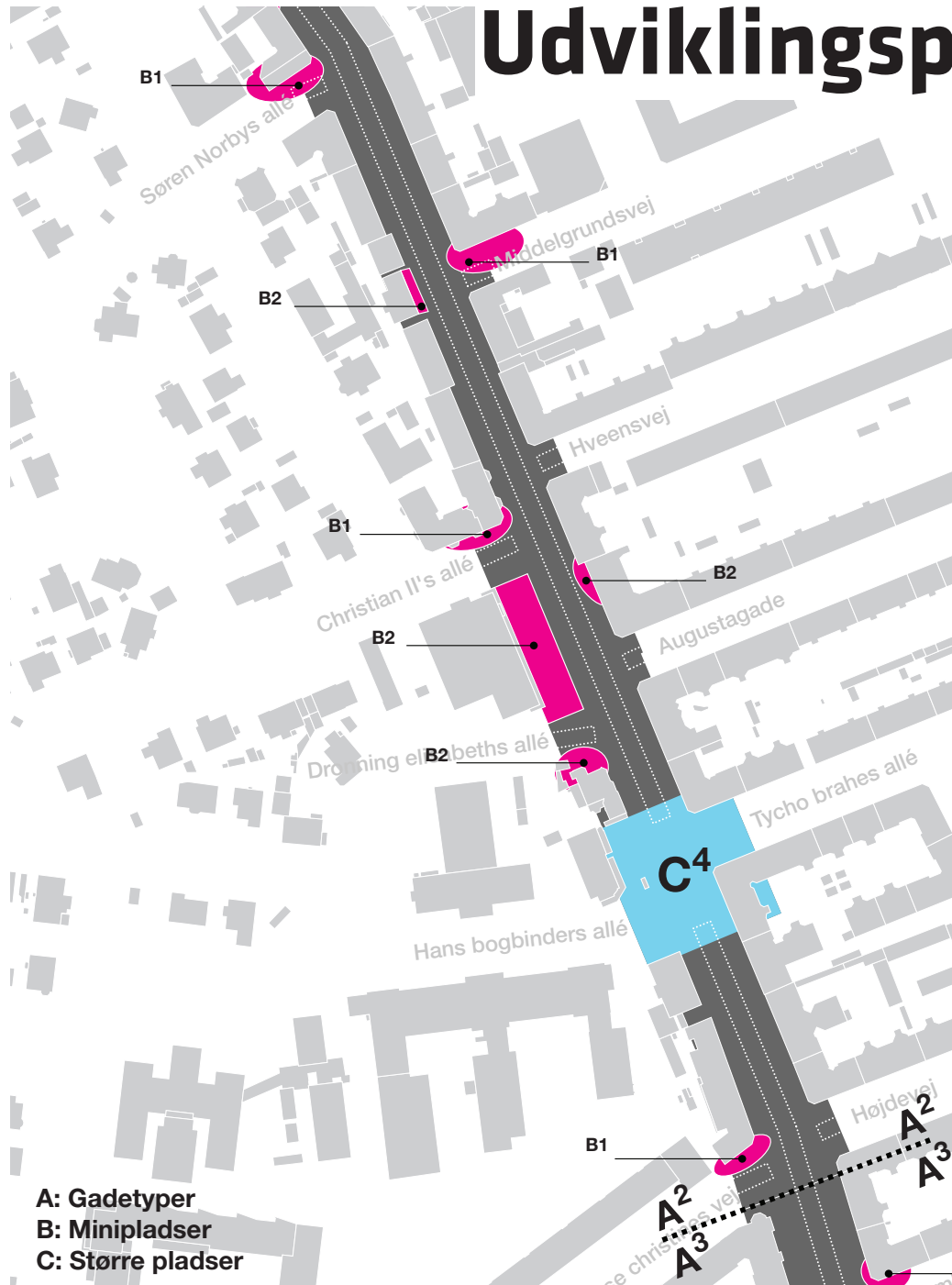


Udviklingsplan For Amagerbrogade



Udkast til lokaludvalgene på Amager

8/1/2009

- A: Gadetyper
- B: Minipladser
- C: Større pladser

Bilag	Side	Indholdsfortegnelse
1) Introduktion til Shared Space	3	Introduktion
	-	Mål
	-	Den forudgående proces
	-	Den videre proces
	5	Trafik
	-	Shared Space
	-	Busser
	6	Gaden
	-	Vejbanen
	-	Lyskryds
	-	Cykelstier
	-	Kantsten
	-	Fortorve
	7	Syd for Holmbladsgade
	-	Nord for Amager Boulevard
	-	Parkering
	8	Pladsrum
	-	Tycho Brahes Plads
	9	Sundby Kirke Plads
	-	Amagerbro Torv
	-	Chr. Møllers Plads
	10	Minipladser
	-	Lukning af Sidegader
	-	Princip for Anlæg
	11	Rækkefølge af Implementering
	-	Gadeprofil
	-	Større Pladser
	-	Minipladser

Introduktion

Baggrund

Projektet udspringer af Handlingsplan for Københavns Byrum (vedtaget 2005), hvor ideen om strøggaden som “Hjertet” i de lokale byområder” stammer fra. “Målet er fodgængervenlige, tilgængelige og smukke strøggader med bedre opholdsmuligheder”.

Valget af Amagerbrogade som case og pilotprojekt skyldes dels, at man med Trafikplan for Amager (vedtaget 2001) allerede har e biltrafikken på plads.

Udviklingsplanen afgrænser sig til den del af Amagerbrogade, der strækker sig fra Chr. Møllers Plads til Tycho Brahes Allé.

Planen rummer 3 overordnede fysiske indsatser:

- Ændring af gadeprofilen,
- Anlæg af 4 større pladsrum på tværs af gaden,
- Et større antal “mini-pladser”

Mål

Projektet har to overordnede mål:

- At udarbejde en plan for at udvikle Amagerbrogade til en “strøggade”.
- At udvikle en generel strategi for strøggader, herunder definere nærmere hvad, der kendetegner en strøggade.

Amagerbrogade bruges altså som case - og potentielt pilotprojekt - for strøggade-strategien.

Ideen med strøggader er at styrke rammerne for et godt byliv. Dette betyder bl.a. at fodgængerer er øverst i det trafikale hieraki. Men der er på ingen måde et ønske om “lukning” af gaden. Det er ikke enten/eller, men både/og.

Den forudgående proces

Projektet igangsattes sommeren 2007. I første fase - frem til foråret 2008 - udarbejdedes et grundlæggende trafikkoncept, samt en lang række analyser og undersøgelser: Analyse af detailhandelen, byrumsanalyse, interviews med et bredt spekter af amagerkanere, samt en proces med opsøgende borgerinddragelse på gaden, der bl.a. resulterede i en udstilling i Skånegade, med portrætfotos af lokale borgere.

I juni 2008 påbegyndtes processen med offentlige møder og workshops, samt udviklingen af den endelige plan.

Den videre proces

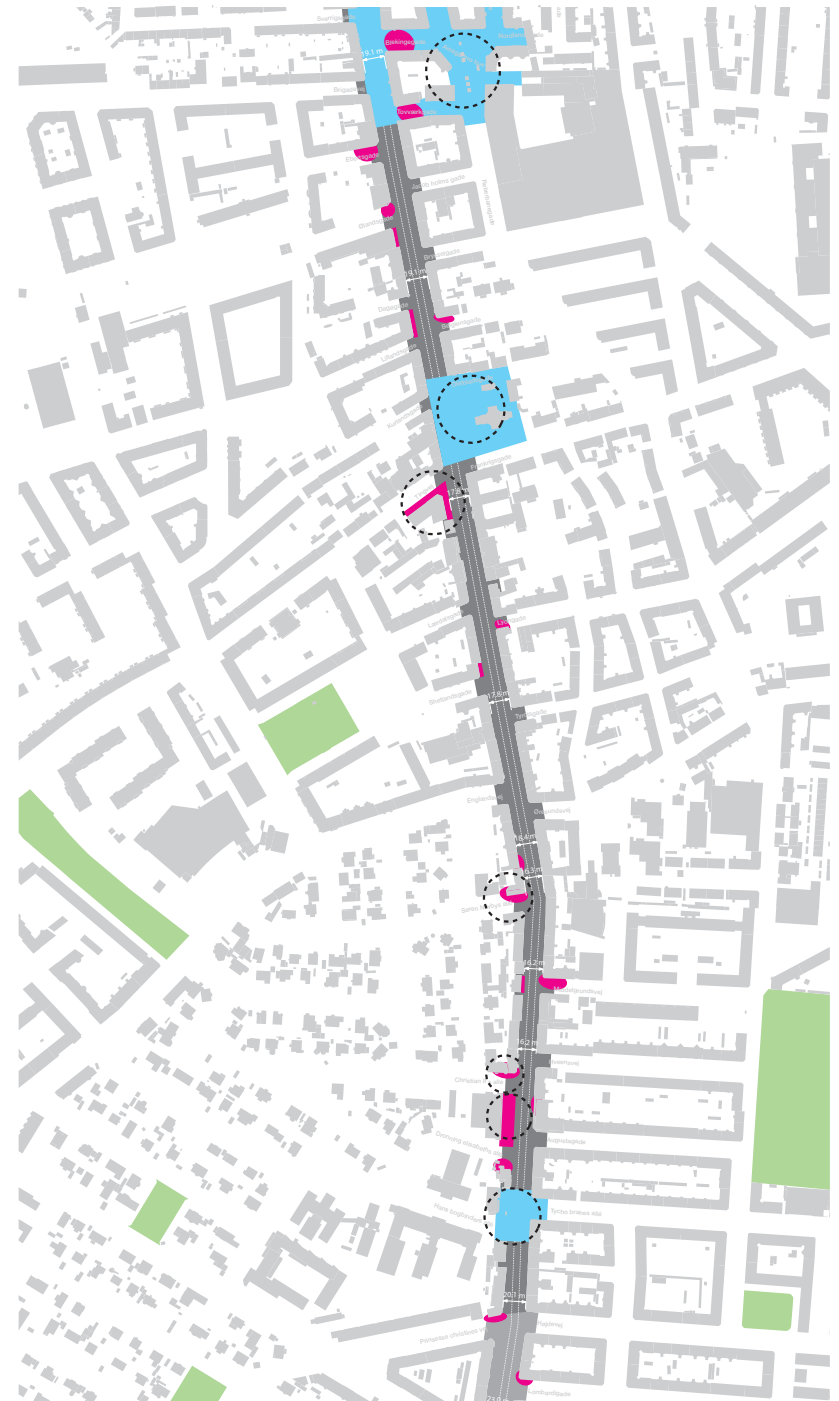
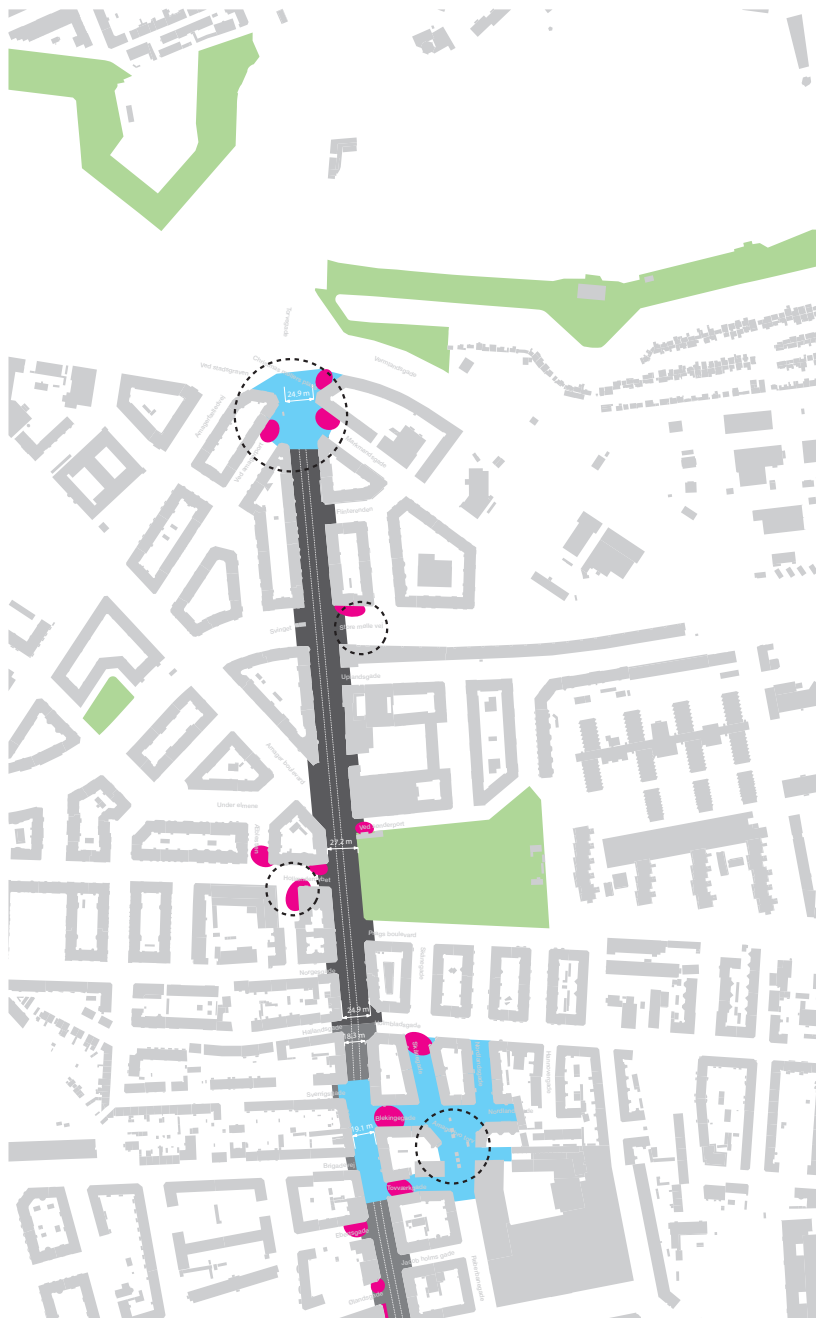
Denne udviklingsplan beskæftiger sig overordnet med hvilke elementer der skal til for at Amagerbrogade kan blive en vel fungerende *strøggade*. Der er således ikke taget stilling til den konkrete udformning af de enkelte byrum - placering af inventar, belægningstyper og den nærmere udformning er der ikke gået i detaljer med. Illustrationerne derfor tænkt som skitserede eksempler og ikke som visualiseringer af det endelige resultat. Desuden kræver beslutningen om hvilke sideveje, der egner sig til lukning en grundigere trafikal analyse.

Såfremt udviklingsplanen vedtages, går ny og tungere fase igang, hvor de egentlige byrumsprojekter udvikles og detaljeres. Det vil også sige en ny fase af offentlige møder, workshops og høringer.

Oversigtskort over byrumsindsatser:

Blå: Store pladsrum

Rød: Minipladser



Trafik

Udviklingsplanen for Amagerbrogade bygger videre på 'Trafikhandlingsplan for Amager'. Trafikhandlingsplanen fastlægger følgende mål:

- At Amagerbrogade skal fredeliggøres.
- At hastigheden skal sænkes til 30-40 km/t.
- At den gennemkørende trafik – dvs. ca. 50% - ledes ad andre ruter - beskrevet i Trafikhandlingsplanen.

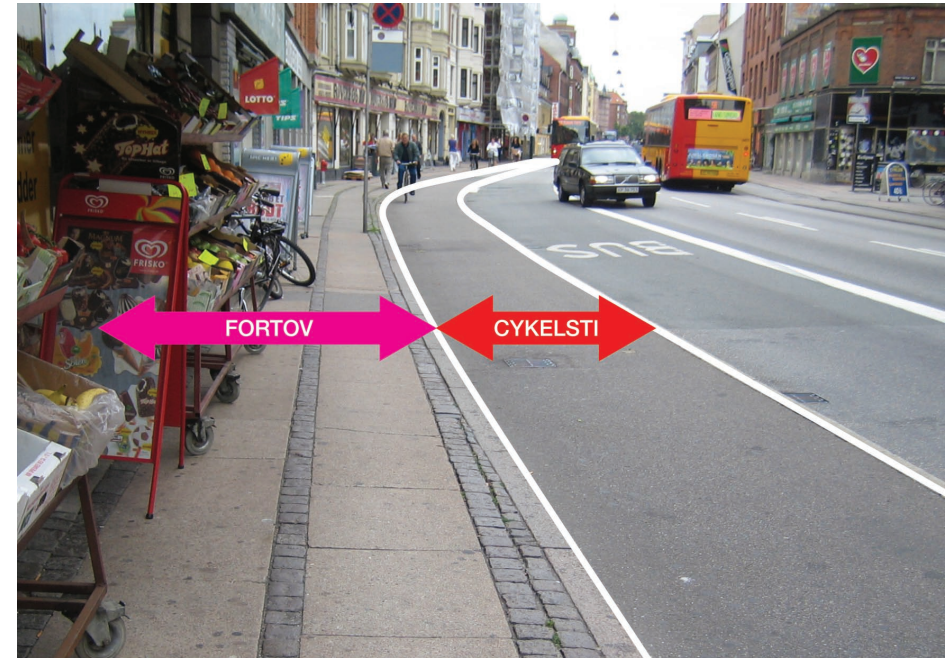
Shared Space

For at opnå disse trafikale mål benyttes de principper, der kaldes Shared Space (se bilag). I Shared Space udformer og opgraderer man byrummet på en måde, der skaber en mere social trafikadfærd. Det vil sige at trafikanter i højere grad tager hensyn til hinanden, søger øjenkontakt og viger om nødvendigt. Dette reducerer antallet af ulykker betragteligt, gør det lettere og sikrere at krydse gaden. Projektet ændrer radikalt på gadens trafiksystem, man må derfor forvente en tilvænningsperiode på mindst et år og længere endnu, før gaden har fundet sig helt til rette.

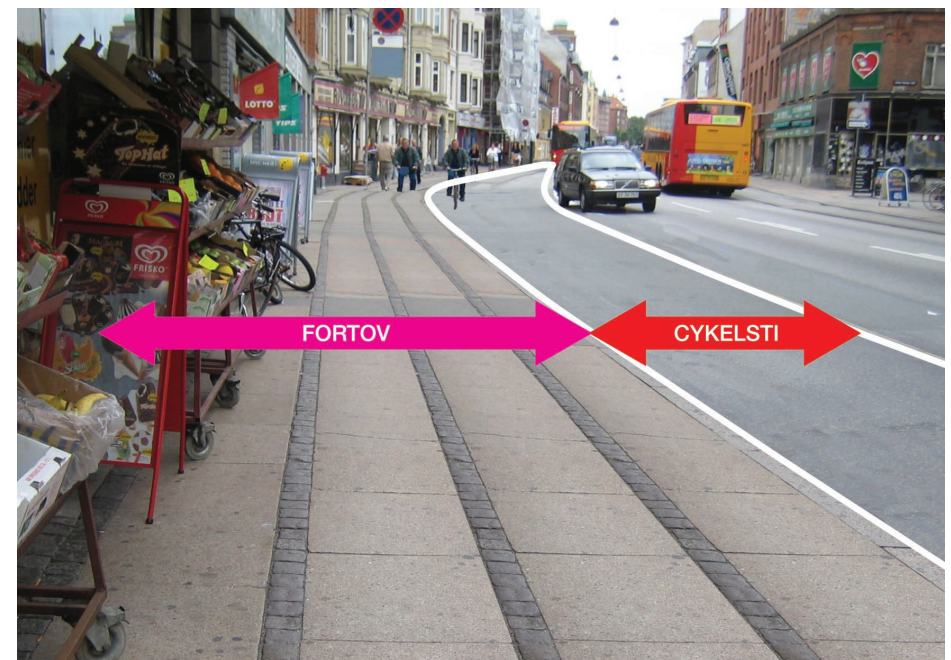
Busser

Busser er meget vigtige for så lang en hande­lsgade. Men by­liv og fodgængerareal prioriteres højere. Derfor inddrages den tredje vejbane – busbanen – til fortorvsareal.

Dette må i nogen grad medføre en ringere busfrem­kom­melighed. Det er målet at minimere denne forringelse ved at skabe en mere flydende og smidig – og dermed også relativt mere effektiv – trafikafvikling. Dette opnås ved lukning af enkelte sidegader, nedlægning af lyskryds, samt en halvering i antallet af biler.



Fortorvs- og Cykelstibreder før og efter



Gaden

Vejbanen

Reduceres til et enkelt spor i hver retning. Sporene snævres ind til 3,25 m. hver. Dette gøres dels for at begrænse trafikken, og dels for at skabe mere plads til fortorv og cykelsti.

Lyskryds

Antallet af lysregulerede kryds reduceres til 4: Engelskvej/Øresundsvej, Holmbladsgade, Amagerboulevard og Chr. Møllers Plads. Sammen med de andre tiltag gør dette at trafikken flyder mere jævnt, således at ulemperne ved den reducerede hastighed og fraværet af busbaner minimeres.

Cykelstier

Langs hele strækningen øges bredden på cykelstien fra 2 til 2,75-3 meter.

Kantsten

I stedet for en traditionel kantsten benyttes en model, der er blot ganske få 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.

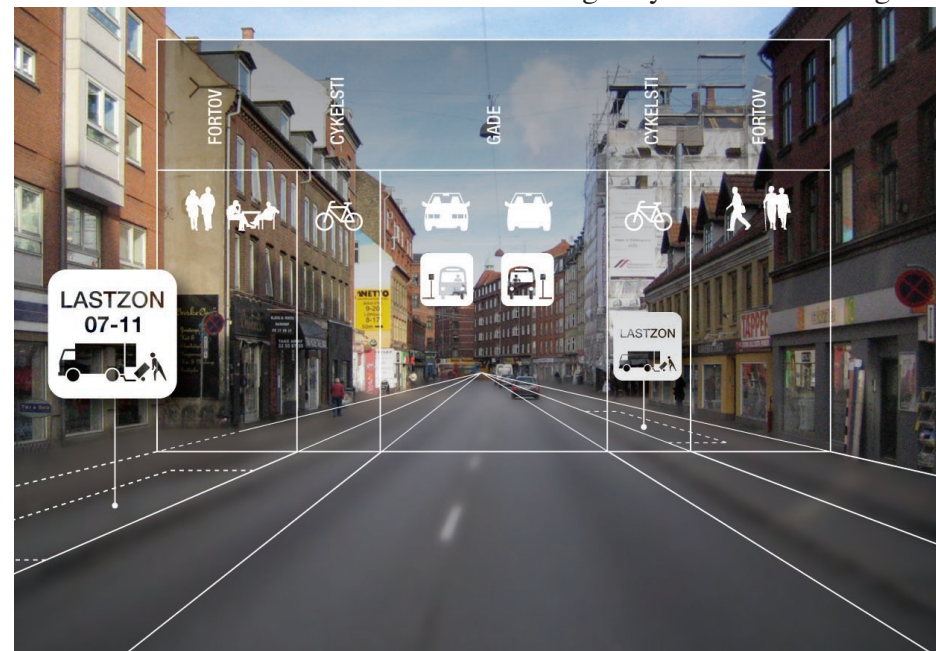
Fortove

Fortovsarealet maksimeres. Endnu mere liv på Amagerbrogade er hovedmålet med projektet. For at få flere folk til at shoppe, promenere og tage ophold i gaden, samt at disse ophold varer længere. En forudsætning for dette er, at fortovsarealet øges. 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.



Strækningen nord for Amager Boulevard

Strækningen syd for Holmbladsgade



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.

Nord for Amager Boulevard

”Den gode ende”, der har 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.

Syd for Holmbladsgade

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.

Parkering

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.

Det fleksible fortovsareal og dele af cykelstien kan 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.



Strækningen nord for Amager Boulevard som midlertidig riviera

Eksempel på korttidsparkering i en sidegade



Pladsrum

På fire specifikke steder anlægges større pladsrum. Disse er de egentlige Shared Spaces. Her må den motoriserede trafik gerne køre igennem – men 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

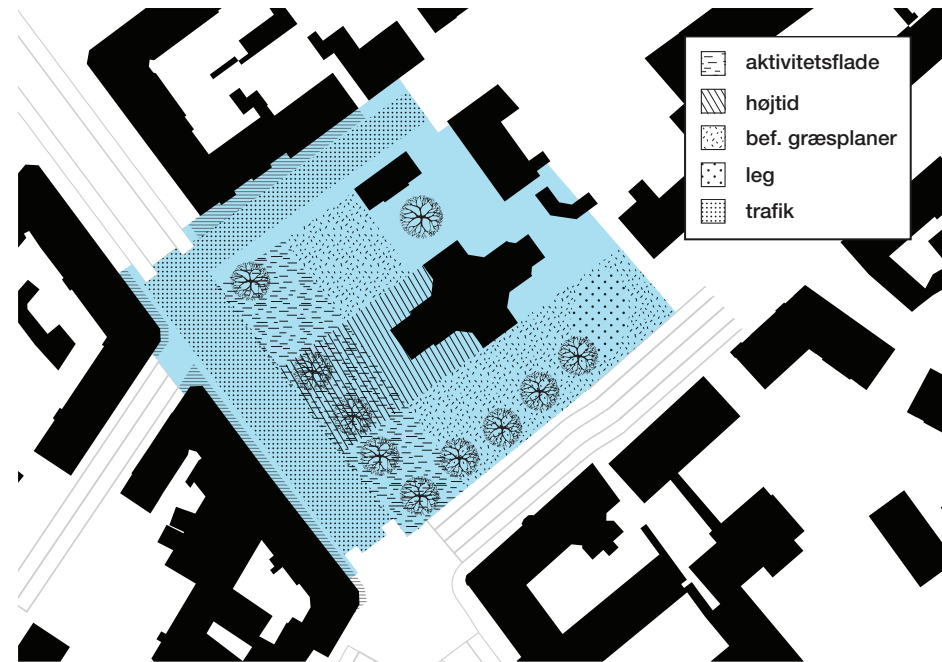
Pladsrummene fungerer i stedet for vejbump, heller og busluser. At bilister og cyklister mærker en lille niveauforskel, og ser en typisk fodgængerbelægning er et langt stærkere og nemmere aflæseligt signal om at være opmærksom og vise hensyn end fx traditionel skiltning. De har således en nøglefunktion i forhold til at dæmpe trafikken og mindske vejbanernes barriere-effekt

Formålet er, at skabe nogle steder på gaden med de kvaliteter, man finder på en urban plads – bænke, træer, boder, caféborde og legemuligheder; pauser på en hektisk handelsgade, hvor det også er ekstra nemt og sikkert at komme på tværs.

Tycho Brahes Plads

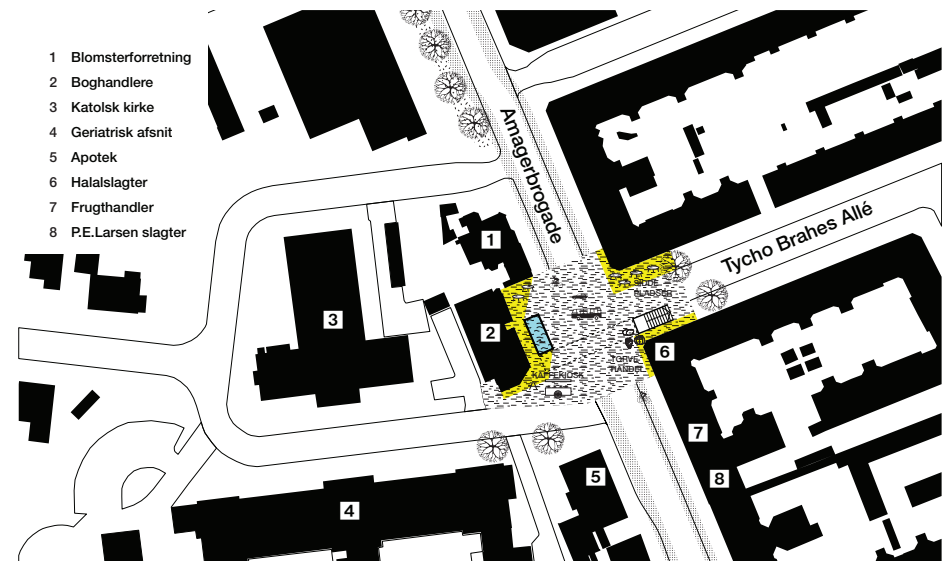
Anlægges ved Tycho Brahes Allé, hvor der i forvejen er en lille plads og en undergang. Undergangen foreslås udnyttet til en anden funktion, en bar for yngre mennesker er f.eks. mulig her, da høj musik i tunnelen ikke vil være til gene for naboer.

Et vigtig 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

Tycho Brahes Plads



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.

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 opgrade fortovet.

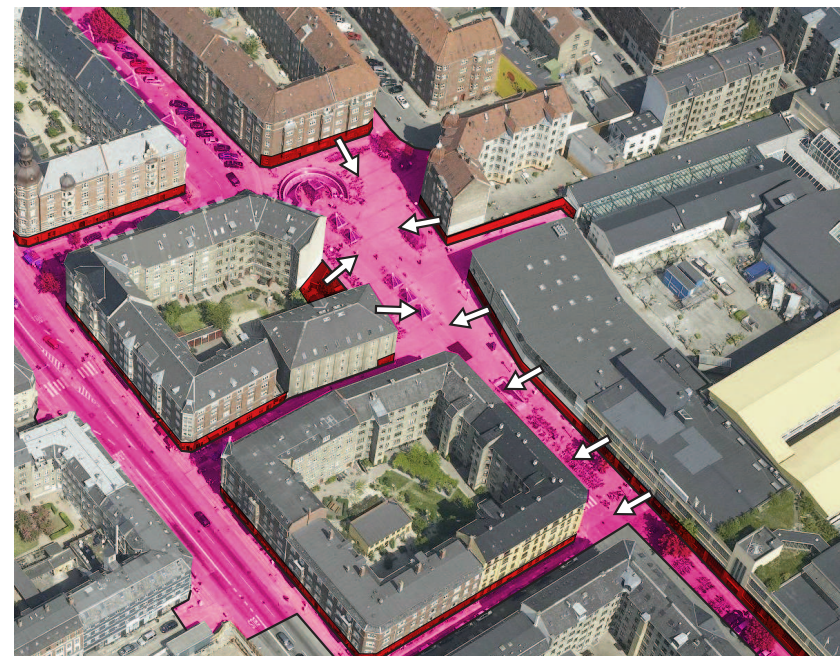
Et væsentligt element er også, at der arbejdes på at åbne facaderne i stueetagen for udadvendte aktiviteter. Dette gælder på for Amager Centeret og for de omkringliggende ejendomme, der i dag hovedsageligt fungerer som boliger.

Chr. 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, Chr. Havn 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.

Amagerbro Torv



Minipladser

Den mest basale mangel på Amagerbrogade i dag er sidde-muligheder - bænke. En miniplads kan indeholde så lidt som bænk og en blomst. Helst består den af et skift i belægningen, der afgrænser pladsen, mindst én bænk og mindst én anden mulighed for aktivitet. Aktiviteten kunne være et klatrestativ, udeservering, beplantning, en opslagstavle eller digital informationskærm, et interaktivt kunstværk eller en lille vandkunst. Alt efter hvad det enkelte sted egner sig til.

27 steder er udpeget som egnede til en miniplads af borgere ved en åben workshop og af rådgivergruppen. De findes, 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 i tilfælde af en gadelukning.

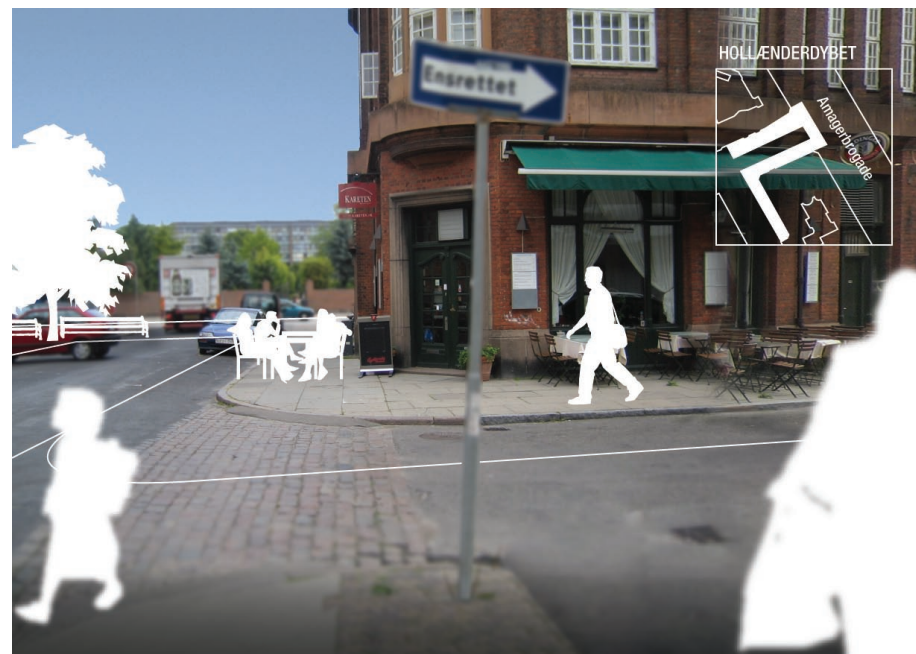
Lukning af Sidegader

Lukning af sidegader skal dels skabe plads til byrum og byliv på en ellers smal gade. Dette spiller også en vigtig rolle i forhold til trafikken. Færre vejtilslutninger betyder færre blokeringer af gaden, når et køretøj skal svinge ind eller ud, hvilket har stor betydning for trafikens flow.

Princip for Anlæg

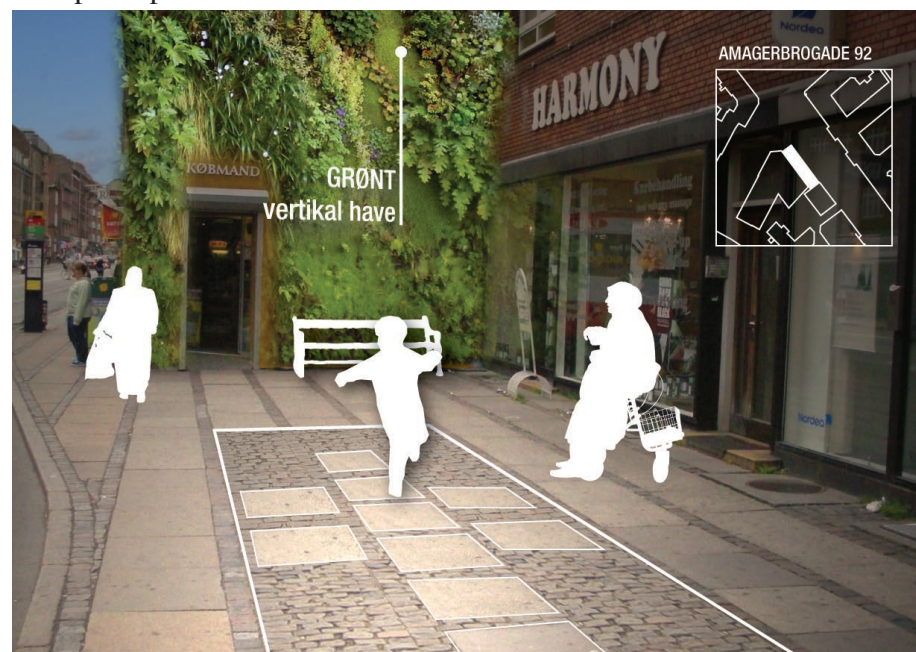
En miniplads kan anlægges hurtigt og for små midler om nødvendigt. Man kan lade de umiddelbare naboer få stor indflydelse på indretningen af den enkelte plads. Kommunen kan indgå partnerskaber med en andelsforening eller handelsdrivende om oprettelsen. Eller kommunen kan udføre den på eget initiativ, som et hurtigt og enkelt projekt.

De kan desuden anlægges uafhængigt af resten af projektet. Således kan de udgøre en første bølge af væsentlige byrumsforbedringer, allerede inden det store tunge og langstrakte projekt er kommet rigtigt igang.



Miniplads på gadehjørne

Miniplads på fortov



Rækkefølge af implementering

Projektet er lavet på en måde, så det består af flere dele, der i nogen grad kan vælges til og fra og implementeres hver for sig.

Arbejdsgruppen under Amagers to lokalråd har prioriteret som følger:

Gadeprofiler:

1 - Gadeprofilet på strækningen Holmbladsgade til Tycho Brahes Allé

2 - Gadeprofilet på strækningen Chr. Møllers Plads til Holmbladsgade

Strækningen syd for Tycho Brahes Allé blev valgt helt fra. Projektgruppen har været helt enig i disse prioriteringer.

Pladsrum:

1 - Sundby Kirke Plads

2 - Thycho Brahes Plads

3 - Chr. Møllers Plads

4 - Amagerbro Torv

Projektgruppen mener her, at Amagerbro Torv burde prioriteres højere, da det er så centralt et punkt på gaden, ikke mindst i forhold til den trafikale situation.

Minipladser:

Så hurtigt som muligt bør man sætte gang i en proces, hvor minipladser anlægges løbende. Så kan borgerne mærke, at der sker noget, og ikke skal vente mange år på at få glæde af projektet.

Implementeringen må meget gerne ske i form af partnerskaber mellem kommunen og private borgere. Dette vil skabe et større ejerskab og tilhørsforhold til byrummene.

Endelig må det siges, at andre faktorer også kan få indflydelse på rækkefølgen - størrelsen af tilgængelige økonomiske midler, trafikale hensyn, samt hensynet til andre projekter, f.eks. den planlagte renovering af krydset ved Chr. Møllers Plads.

