

Kitt Nielsen

Emne: VS: 2018-0236275 Svar til Niels E. Bjerrum på henvendelse vedr. Ny Amagerbrogade
Vedhæftede filer: Ny-Amagerbrogade---Afrapportering-fra-dialogprocessen.pdf; Ny Amagerbrogade Afmærkningsplan_6.pdf

Fra: TMFKP BF Rådhuspost
Sendt: 11. september 2018 08:51
Til: Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)
Cc: TMFKP Sekretariat
Emne: 2018-0236275 Svar til Niels E. Bjerrum på henvendelse vedr. Ny Amagerbrogade

Kære Niels E. Bjerrum

Tak for din henvendelse fra den 3. september 2018 vedrørende udformningen af Amagerbrogade imellem Kurlandsgade og Tingvej.

Det er ikke korrekt, at de kommende vejbaner på Amagerbrogade ikke er placeret i umiddelbar forlængelse af hinanden. Dette kan ses af vedhæftede udklip af afmærkningsplanen. Som jeg skrev i mit svar til dig den 3. september 2018, kan en evt. forsætning af kørebanen, som Manja Sand foreslår, hvor der tages et areal af fortovet langs kirken, ikke anbefales. Det vil skabe et forsat (dvs. forskudt) kryds ved Tingvej. Forsatte kryds er generelt uønskværdige, da de giver udfordringer imellem svingende og ligeudkørende trafik. Derudover ville det i det konkrete kryds reducere fremkommeligheden, da pladsforholdene er trange.

Jeg har til orientering vedhæftet opsamlingen på den borgerinddragelse, som indledte projektarbejdet på Amagerbrogade. Af opsamlingen fremgår det, at der er et lokalt ønske om mere grønt, bredere fortove og cykelstier, mere byrumsinventar (bænke og affaldskurve), bedre forhold for den offentlige transport og mindre trafik. Forvaltningen har søgt at imødekomme de lokale ønsker, hvor det har været muligt. I forbindelse med projektet plantes 92 nye træer og opsættes 45 nye bænke, 395 nye cykelparkeringspladser samt 41 nye affaldskurve. Derudover etableres der 9 busperroner på strækningen for at give bedre forhold for buspassagererne ved ind og udstigning, bredden på fortove og cykelstier udvides på mere end 90 % af strækningen, og endelig forventes det, at projektet vil føre til en reduktion af gennemkørende biltrafik på ca. 30%. Amagerbrogades krydsning med Tingvej og Frankrigsgade er et af de få steder, hvor det ikke har været muligt at udvide hverken fortov eller cykelsti grundet hensynet til trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

Med venlig hilsen

Lone Byskov
Vicedirektør
Byens Fysik

Fra: Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)
Sendt: 3. september 2018 13:41
Til: Manja Sand; TMFKP Sekretariat
Emne: Re: 2018-0228904 Svar til Niels E. Bjerrum på henvendelse vedr. Ny Amagerbrogade

Hej TMF,

Hvad siger i til nedenstående indvendinger fra Manja?

MED VENLIG HILSEN

NIELS E. BJERRUM

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation samt folketingskandidat (A)

Den 3. sep. 2018 kl. 13.38 skrev Manja Sand:

Kære Niels

Svaret er ikke overraskende, men argumentationen holder ikke. Der kan godt tages af fortovet foran kirken og dermed sikre, at der er mere plads på fortovet på Vestsiden af Amagerbrogade - fordi kørerbanerne på Amagerbrogade nord og syd for krydset IKKE er i forlængelse af hinanden. Det kan da tydeligt ses på kortet.

Jeg skal endnu en gang udtrykke min undren over, at der ikke er lyttet til de lokale beboere/brugere, da der blev gjort opmærksom på problemet i høringsperioden, og jeg må endnu en gang erkende, at det er meget, meget svært at nå igennem til forvaltningen, hvis der er ændringer til et forslag, de først har lagt sig fast på.

Borgere/brugere bliver desværre ikke lyttet til - er min erfaring, og det er rigtig trist.

Tak fordi, du tog dig af sagen.

Med venlig hilsen

Manja Sand

Den man. 3. sep. 2018 kl. 12.25 skrev Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen):
To

MED VENLIG HILSEN

NIELS E. BJERRUM

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation samt folketingskandidat (A)

Start på videresendt besked:

Fra: TMFKP BF Rådhuspost

Dato: 3. september 2018 kl. 12.12.26 CEST

Til: Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)

Cc: TMFKP Sekretariat

Emne: 2018-0228904 Svar til Niels E. Bjerrum på henvendelse vedr. Ny Amagerbrogade

Kære Niels E. Bjerrum

Tak for din henvendelse fra den 24. august 2018 vedrørende Ny Amagerbrogade.

Amagerbrogades krydsning med Tingvej og Frankrigsgade er et af de få steder, hvor det ikke har været muligt at udvide hverken fortov eller cykelsti. Dette skyldes hensynet til trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

For at sikre en bedre og mere sikker betjening af buspassagererne etableres der en busperron på gadens vestlige side mellem Tingvej og Kurlandsgade. Perronen sikrer, at buspassagererne kan stå på og af bussen uden at skulle bekymre sig om at blive ramt af en uopmærksom cyklist og omvendt. Det er således en forbedring af sikkerheden for både fodgængere og cyklister. Det giver derudover cyklisterne en forbedret fremkommelighed, da de ikke behøver at holde tilbage for en holdende bus.

På modsatte side udvides en allerede eksisterende buslomme en smule i bredden af sikkerhedsmæssige årsager, da busserne ind imellem har fået sidespejlene kørt af, når de benytter stoppestedet.

De to tiltag betyder, at det på halvdelen af strækningen imellem Kurlandsgade og Tingvej er nødvendigt at reducere bredden på det vestlige fortov med ca. 40 cm. Hensynet til trafiksikkerheden på denne lokalitet gør det ikke muligt at tilgodese ønsker om mere plads til udeservering/øget fortovsareal.

En evt. forsætning af kørebanen, som Manja Sand foreslår, hvor der tages et areal af fortovet langs kirken, kan ikke anbefales. Det vil skabe et forsat (dvs. forskudt) kryds ved Tingvej, hvor kørebanerne på Amagerbrogade nord og syd for krydset ikke vil være i forlængelse af hinanden. Forsatte kryds er generelt uønskværdige af trafiksikkerhedsmæssige årsager, da det giver udfordringer imellem svingende og ligeudkørende trafik. Derudover ville det i det konkrete kryds reducere fremkommeligheden, da pladsforholdene er trange.

Med venlig hilsen

Lone Byskov

Vicedirektør

Byens Fysik

Fra: Niels E. Bjerrum (Borgerrepræsentationen)

Sendt: 24. august 2018 14:19

Til: TMFKP Sekretariat; [manja_sand](#)

Emne: Fwd: Ny Amagerbrogade mellem Kurlandsgade og Tingvej

Kære TMF,

Vil i forholde jer til nedenstående?

MED VENLIG HILSEN

NIELS E. BJERRUM

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation samt folketingskandidat (A)

Start på videresendt besked:

Fra: Manja Sand

Dato: 24. august 2018 kl. 14.13.54 CEST

Til: Lars Weiss, "Niels E. Bjerrum", Marcus Vesterager, Jan Salling

Emne: Ny Amagerbrogade mellem Kurlandsgade og Tingvej

Kære S-medlemmer af TMU

Strækningen på Amagerbrogade mellem Kurlandsgade og Tingvej er ikke ordentligt gennemtænkt. Fortovet bliver meget, meget, meget smalt pga bus-øen. Og på denne strækning ligger der 3 restauranter, der får beskåret deres fortov ret så voldsomt. Det skal ændres!

Det kunne løses ved, at det i stedet var fortovet foran kirken, der blev beskåret og bus-øen dermed blev rykket længere ud i gaden, så der blev mere fortov på vestsiden.

Jeg kan huske, at der blev gjort opmærksom på det allerede under høringen, så det undrer mig, at der ikke er taget dette hensyn. Det vil give store problemer for både fodgængerne og restauranterne på strækningen.

Til orientering har jeg vedhæftet tegningen over det omtalte stykke af Amagerbrogade.

Jeg håber, der kan gøres noget.

Jeg kan læse, at der er sket ændringer i projekteringen undervejs, fordi det er konstateret, at der var noget, som ikke fungerede optimalt. Forhåbentlig kan det samme gøre sig gældende på denne strækning.

Mange venlige hilsener

Manja Sand



NY

AMAGER
BROGADE

pluss
LEADERSHIP

Afrapportering fra
dialogprocessen
April 2013





Indhold

	Indledning	5
	Sammenfatning	9
	Mennesker og mødesteder	17
	Handel og handlende	29
	Trafik og parkering	37
	Stedsspecifikke idéer og visioner	47
	Prioriteringer	53
	Interessenter	55
	Mere om metoden	57





Udarbejdet af Pluss Leadership for Københavns Kommune.
Fotos: Ursula Bach, Troels Heien og deltagere i fotokonkurrencen.
Grafik: Berit Kirk, Horisont Grafisk.
April 2013

Indledning

Denne rapport er et resultat af den dialogproces, som Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning i februar 2013 igangsatte som led i omdannelsesprojektet Ny Amagerbrogade.

Rapporten er udarbejdet af Pluss Leadership, som har været Københavns Kommunes dialogrådgiver i den dialogproces, der går forud for udarbejdelsen af den fysiske helhedsplan for omdannelsen af Amagerbrogade.

Dialogprocessen forløb fra den 2. marts til den 23. marts 2013 og omfattede bl.a. borgermøder (kaldet visionsmøder), Dialogbutik, spørgeskemaundersøgelse, Facebook side og projekthjemmeside. Formålet med dialogprocessen var dels at generere konkrete input til helhedsplanen, som Via Trafik, Schønherr og underrådgivere var ansvarlige for, dels at informere og skabe synlighed om projektet.

Projektets overordnede ramme er Københavns Borgerrepræsentations budgettekst, hvoraf det fremgår, at Amagerbrogade skal omdannes til en strøgade. Det betyder bl.a. reduceret trafik, sænkede hastigheder, bedre opholdsmuligheder samt bedre forhold for cyklister, gående og buspassagerer.

Læsevejledning

Rapporten indledes med en sammenfatning struktureret efter rapportens overordnede temaer

- Mennesker og mødesteder
- Handel og handlende
- Trafik og parkering
- Stedsspecifikke ideer og visioner

Herefter følger en uddybende gennemgang af temaerne, hvor de centrale resultater af processen som helhed præsenteres. Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen præsenteres desuden løbende i diagrammer. Endelig følger et overblik over deltagerens prioriteringer på tværs af temaer, samt et overblik over de involverede interessenter i processen. Rapporten afsluttes med en gennemgang af dialogprocessens metode og aktiviteter.



NY
Amagerbrogade
binder byen
sammen

Budgetteksten

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 cykelsuperstinetet, og den nye 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 korttids parkeringspladser i sidegaderne i dagtimerne.

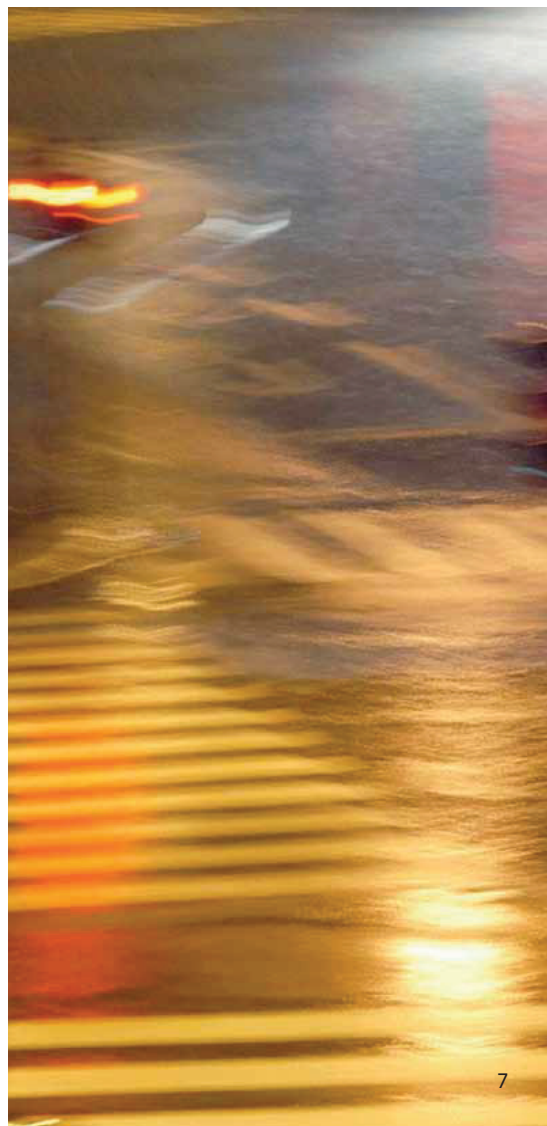
Strøggadens udformning skal ske med inddragelse af borgere, handelsliv, lokaludvalg og øvrige interessenter i bydelen. Der trækkes på erfaringerne fra øvrige strøggader som for eksempel Gammel Kongevej og Sønder Boulevard, samt de tanker, der tidligere er gjort om Amagerbrogade i "Hvidbog om Byrum i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

Derfor afsættes:

3,0 mio. kr. i anlæg i 2013, 17,0 mio. kr. i 2014 og 20,0 mio. kr. i 2015.

Parterne er samtidig enige om, at den resterende del af projektet indgår i forhandlingerne om budget 2014.





SMUKKESTE

Sammenfatning

Dialogprocessen har omfattet forskellige aktiviteter, der tilsammen har haft et bredt sigte, således at borgere med forskellige baggrunde har haft mulighed for at deltage i dialogen.

Processen er tilrettelagt og koordineret i samarbejde med både Københavns Kommune og Via Trafik/Schøn timer for at sikre, at resultatet af dialogen kunne bruges i den videre proces med udarbejdelse af helhedsplanen.

Aktiviteterne er blevet annonceret i Amager Bladet, på projekthjemmesiden, på Facebook siden og via plakater og flyers, der er blevet uddelt på Amagerbrogade og lagt ud eller hængt op i butikkerne på Amagerbrogade.

Derudover er information om aktiviteterne blevet distribueret gennem øvrige kanaler som Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg og Sundbyernes Handelsforening Ama'r Butikkerne.

Dialogprocessens aktiviteter har omfattet:

Visionsmøder

Der blev afholdt to borgermøder, som vi kaldte for visionsmøder, der var åbne for alle interesserede. På møderne blev der spillet et spil om Amagerbrogade, hvor deltagerne kunne komme med konkrete input og idéer til udviklingen af Amagerbrogade.

Møde for erhvervsdrivende

Der blev afholdt ét møde for de erhvervsdrivende på Amagerbrogade, hvor de blev informeret om projektet og fik mulighed for at stille spørgsmål. Gennem gruppearbejde kunne de erhvervsdrivende komme med konkrete input til helhedsplanarbejdet.

Dialogbutik

Der blev åbnet en Dialogbutik i Amager Centrets gamle Børgerservice. Dialogbutikken havde åbent 4 timer hver dag med undtagelse af søndag. Butikken var bemannet af rådgivere fra Pluss samt medarbejdere fra Københavns Kommunes Center for Trafik. I butikken havde borgere, besøgende og andre interesserede mulighed for at komme ind og høre om projektet og komme med konkrete input til, hvad de syntes var vigtigt at være opmærksom på i den kommende omdannelsesproces. Rigtigt mange forskellige typer af borgere lagde vejen forbi Dialogbutikken og bidrog til dialogen: unge, ældre, handicappede, nydanskere, børn, småbørnsforældre, midaldrende osv.

Fotokonkurrence

Gennem hele dialogprocessen var det muligt at deltage i en fotokonkurrence, hvor deltagerne hver uge skulle tage et fotografi i en bestemt kategori. De tre kategorier var det sjoveste, det grimme og det smukkeste sted på Amagerbrogade. Formålet med konkurrencen var at involvere de yngre borgere og informere om projektet på en anderledes måde.

Spørgeskemaundersøgelse (survey)

I løbet af dialogprocessen blev der gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt erhvervsdrivende, beboere og besøgende på og omkring Amagerbrogade. I spørgeskemaundersøgelsen skulle deltagerne forholde sig til en række udsagn og prioritere en række indsatser i projektet.

Projekthjemmeside

Projekthjemmesiden www.kk.dk/nyamagerbrogade har primært fungeret som en informationsplatform, hvor borgere og interessenter har kunnet finde oplysninger om projektet og kontakte de relevante medarbejdere i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Facebook

På projektets Facebook side www.facebook.com/nyamagerbrogade har alle haft mulighed for at komme med kommentarer eller spørgsmål til projektet samt uploade billeder i forbindelse med fotokonkurrencen. Pluss har i samarbejde med Center for Trafik faciliteret dialogen og svaret på spørgsmål fra Facebook brugerne.

Københavns Kommunes Center for Trafik har sideløbende inddraget særlige interessenter samt den nedsatte følgegruppe.

Følgegruppen består af repræsentanter for Ad hoc gruppen for Amagerbrogade som strøgade Amager Øst og Vest Lokaludvalg Ama'r Butikkerne Sundholmsvej Områdeløft Amager Centret Miljøpunkt Amager Sundbyernes Grundejerfællesskab



SJOVESTE

GRIMMESTE



Rigtigt mange mennesker har i løbet af dialogprocessens tre uger bidraget til projektet i form af kommentarer, input, idéer og løsninger, og endnu flere er blevet informeret om projektet. Vores optællinger viser, at rundt regnet 5.000 mennesker har været i berøring med projektet i større eller mindre grad i løbet af dialogprocessen.

Dialogprocessen har været centreret omkring tre temaer:

- Mennesker og Mødesteder
- Handel og Handlende
- Trafik og Parkering

Centrale input fra de forskellige aktiviteter i relation til disse tre temaer følger herunder.

Tema 1: Mennesker og Mødesteder

De mest dominerende input i relation til dette tema er:

- Flere mødesteder og opholdsmuligheder, herunder etablering af små pladser og opgradering af de eksisterende pladser
- Forskønnelse af Amagerbrogades facader og belægninger, herunder også mere ensartede facader og skiltning
- Mere grønt: blomster, træer og buske
- Mere mangfoldighed i butiksudbuddet – fx flere delikatessbutikker og kendte brands
- Kunst og historiske spor
- Tilgængelighed for handicappede og gangbesværede
- Mere og bedre belysning
- Nyt byrumsinventar.

Beboere og besøgende på Amagerbrogade prioriterer generelt forskønnelse med beplantning, smukt lys og flotte belægninger højere end de erhvervsdrivende. Det samme gælder små lokale pladser med mulighed for ophold og pauser.

Tema 2: Handel og Handlende

De mest dominerende input i relation til dette tema er:

- Flere specialbutikker og større variation i butiksudbuddet
- Flere aktiviteter såsom torvedage, markeder, optog og lignende, der kan generere mere byliv og dermed mere handel
- Bedre samarbejde mellem de handelsdrivende
- Generel opgradering af gaden, så den gøres mere attraktiv som handelsgade (bredere fortove, reduceret trafik, mere grønt, støjrreducerende asfalt, flere legepladser etc.)
- Gode korttidsparkeringsmuligheder eller parkering i nye, underjordiske p-anlæg
- Flere og bedre cykelparkeringsmuligheder
- Brede cykelstier og fortove, der kan gøre det mere attraktivt for cyklister og gående at handle på Amagerbrogade
- Ændring af den eksisterende lokalplan, således at der åbnes op for, at de tomme butikslokaler kan bruges til andet end detailhandel
- Mere udeservering og caféliv.

Beboere og besøgende prioriterer generelt bredere fortove og mere udeservering højere end de handelsdrivende. De handelsdrivende prioriterer derimod korttidsparkering højere end beboere og besøgende. De erhvervsdrivende efterlyser tillige mere initiativ fra kommunens side i forhold til at afhjælpe situationen med de mange tomme butikslokaler.

Tema 3: Trafik og Parkering

De mest dominerende input i relation til dette tema er:

- Den gennemkørende trafik skal reduceres
- Hastighederne skal ned
- Opmærksomheden henledes på de trafikmæssige konsekvenser i de tilstødende gader, såfremt trafikken på Amagerbrogade reduceres – man skal tage hensyn til dem, der bor her



- Bedre mulighed for at krydse Amagerbrogade
- Flere korttidsparkeringspladser
- Busserne skal prioriteres højt
- Mere og bedre offentlig transport, herunder bedre forbindelseslinjer på tværs af Amager samt en letbane på Amagerbrogade
- Ingen cykelmotorveje – cyklisterne må ikke være til gene for de gående
- Bedre forhold for cyklister, fx i form af bredere cykelstier, koordinerede lyssignaler, stoppesteder for cykler, bedre afmærkning i lyskryds, bedre cykel-parkering
- Udstigningsfortov for buspassagerer, så cyklister og fodgængere ikke kolliderer
- Bredere fortove og mere plads til de gående.

Beboere og de besøgende prioriterer et mere fredeligt trafikmiljø med færre biler, lav hastighed og mindre trafikstøj højere end de erhvervsdrivende.

Stedsspecifikke idéer og visioner

På visionsmøderne og i Dialogbutikken har vi spurgt direkte til steder på Amagerbrogade, hvor der er behov for en eller anden form for omdannelse. Et stort kort over Amagerbrogade har givet deltagere i dialogen mulighed for at komme med stedsspecifikke ideer og visioner.

Disse ideer og ønsker er samlet og opdelt på de fire følgende strækninger:

Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade

- Der efterlyses bedre sammenhæng mellem områderne Amagerbrogade, Vor Frelser Kirkegård, Prags Boulevard, Norgesgade, Anders Henriksensgade, Hollænderdybet, Æblestien, Under Elmene og Amagerbrogade, der kan virke som en indbydende byrumsudvidelse af Amagerbrogade
- Bedre udnyttelse af Amagerbanen (Svinget) til ophold, rekreation mv.
- Forenkling af krydset ved Christmas Møllers Plads for at give mere plads til byliv
- Ved sammenføijningen af Amager Boulevard og

Amagerbrogade bør krydset gøres mere overskueligt, så farlige situationer undgås. Krydset Amagerbrogade og Hallandsgade bør udformes, således at der skabes mere plads til cyklister, der skal svinge ad Holmbladsgade.

Holmbladsgade til Øresundsvej

- Bedre sammenhæng mellem Amagerbrogade og Amager Centret/Amagerbro Torv – mere beplantning, bænke, aktiviteter mv.
- Lukning af Blekingegade for trafik – mere plads til byliv
- Krydset mellem Amagerbrogade og Øresundsvej/Englandsvej bør udformes, så bilister og cyklister ikke kører ind i hinandens baner
- Bedre udnyttelse af arealet foran Sundby Kirke – og evt. åbne op for det grønne areal foran kirken.

Øresundsvej til Sundbyvester Plads

- Lukning af fodgængertunnellen ved Tycho Brahes Allé og i stedet etablering af nyt byrum sammen med en overføring for fodgængere på terræn
- Bedre udnyttelse af Sundbyvester Plads – mere grønt, flere siddepladser og nye funktioner
- Nytænkning af p-pladsen foran Fakta ved Sankt Annæ Kirke – den har en god placering, men ser kedelig ud og er dårligt udnyttet
- Omdannelse af parallelparkeringspladser til skrå-parkering
- Opgradering, forskønnelse og nytænkning af krydsene ved Prinsesse Christines Vej /Højdevej, Ingolfs Allé/Rodosvej samt Oxford Allé.

Sundbyvester Plads til Vejlands Allé

Nytænkning af Sundbyvester Plads – til trods for renovering af plads og legeplads dominerer bil- og bustrafik stadig området og påvirker området negativt i forhold til byliv.





TOP 3

– Møde med erhvervsdrivende

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

TOP 3

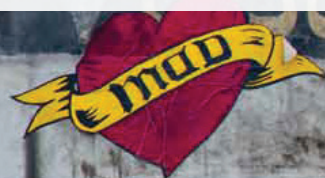
– Visionsmøderne

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

TOP 3

– Dialogbutikken

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





Mennesker og mødesteder

Deltagerne i dialogen udtrykker et stærkt ønske om flere mødesteder og opholdsmuligheder af forskellig karakter, herunder særligt små pladser med bænke og en opgradering af de eksisterende pladser (Sundbyvester, Sundbyvester, Christmas Møllers Plads samt Amagerbro Torv). Der er også et stærkt ønske om forskønnelse af Amagerbrogades facader og belægninger og gerne mere grønt i gadebilledet: Blomster, træer og buske.

Flere understreger vigtigheden af, at pladser og opholdssteder vedligeholdes og renholdes, og mange ønsker flere opholdssteder for både voksne, unge og børn.

Behovet for møde- og opholdssteder er meget større hos beboere end hos de erhvervsdrivende, som ikke prioriterer dette særligt højt.

I samme tråd fremføres det, at der gerne må være variation i gadebilledet, men at der er behov for et mere fælles udtryk i facader og skiltning. Som det er nu, er indtrykket rodet og sjusket, selv om der er flere butiksejere, der har gjort en stor indsats for at forskønne deres facader. Samtidig efterlyses der mere dekorativt lys og kunst og en opgradering af belægninger, så det hele ikke er så nedslidt.

Flere udtrykker et ønske om, at Amagerbrogade bliver mere "hipt" og får mere kant med delikatisebutikker, brugskunst og kendte brands som fx Lagkagehuset. Samtidig understreger mange borgere, at Amagerbrogades identitet skal bevares, og at man skal være tro mod gadens og områdets historie. Dialogen tyder på en høj grad af tilknytning til gaden fra mange mennesker, som har boet på Amager og ved Amagerbrogade hele deres liv.

Et andet tema, der går igen, både gennem positive og negative bemærkninger, er mangfoldighed.

Beboere i området ser mangfoldighed som en del af områdets identitet. Det handler om mangfoldighed i butiksudvalget, men det handler også om en mangfoldighed af forskellige typer af mennesker. Og flere beklager, at denne mangfoldighed – særligt i forhold til butikker – er ved at forsvinde. Der lægges derfor vægt på, at nye tiltag i forbindelse med helhedsplanen skal styrke mangfoldigheden.

Beboere og besøgende prioriterer generelt forskønnelse med beplantning, smukt lys og flotte belægninger højere end de erhvervsdrivende.



Grønt er kønt

Ønsket om at få mere natur, mere grønt, flere træer, buske og blomster ind i gadebilledet står meget tydeligt frem i alle dele af dialogen. Det grønne skal både være i forbindelse med etablering eller renovering af byrum og pladser samt beplantning af træer på gaden, men flere peger også på mere grønt op ad facaderne. Det kunne også være blomster i kasser, solsikker eller stokroser foran husene eller andre slyngplanter. Disse elementer nævnes på visionsmøderne som vigtige for at kunne gøre Amagerbrogade til et sted, man har lyst til at opholde sig mere og længere.

Hvor vigtigt dette er, illustreres i spørgeskemaundersøgelsen hvor respondenterne på spørgsmålet om, hvor vigtigt det er med 'Forskønnelse med beplantning, smukt lys og flotte belægninger', på tværs af alder vurderer dette aspekt meget højt.

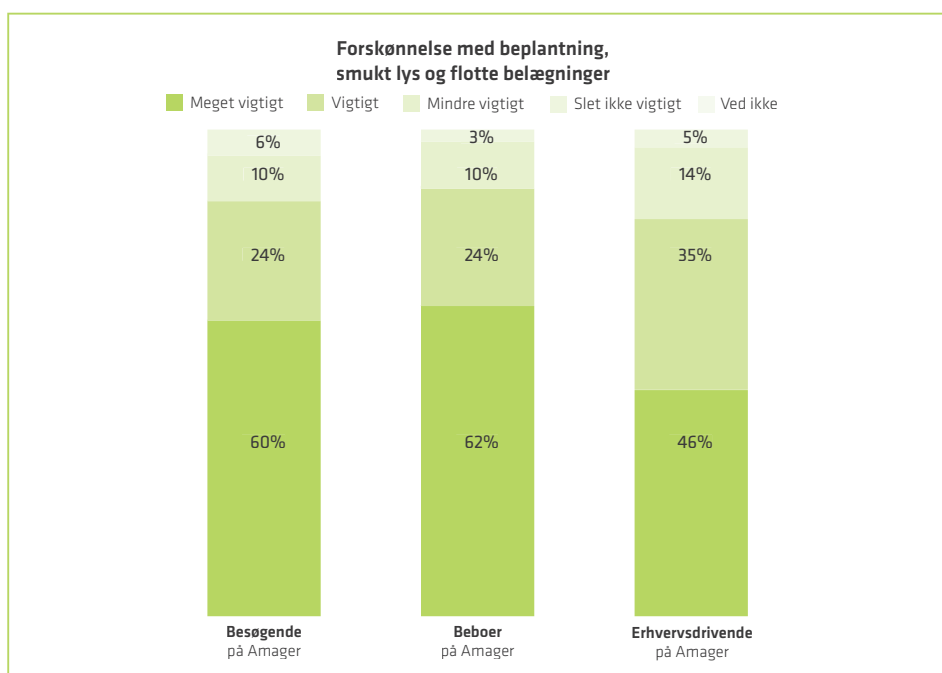
Fokus på skønhed kræver, at der er retningslinjer. Der skal være fokus på skønhed og æstetik, og retningslinjer for fx butiksfacader skal følges. Der må ikke være for meget asfalt, men forskellig belægning, der skaber sammenhæng, adskillelse af kvarterer/områder og giver et mere eksklusivt udtryk.

Mere grønt og flere træer var også det af de otte temaer i Dialogbutikkens "Prioriteringsmaskine", der fik flest af deltagerne stemmer.

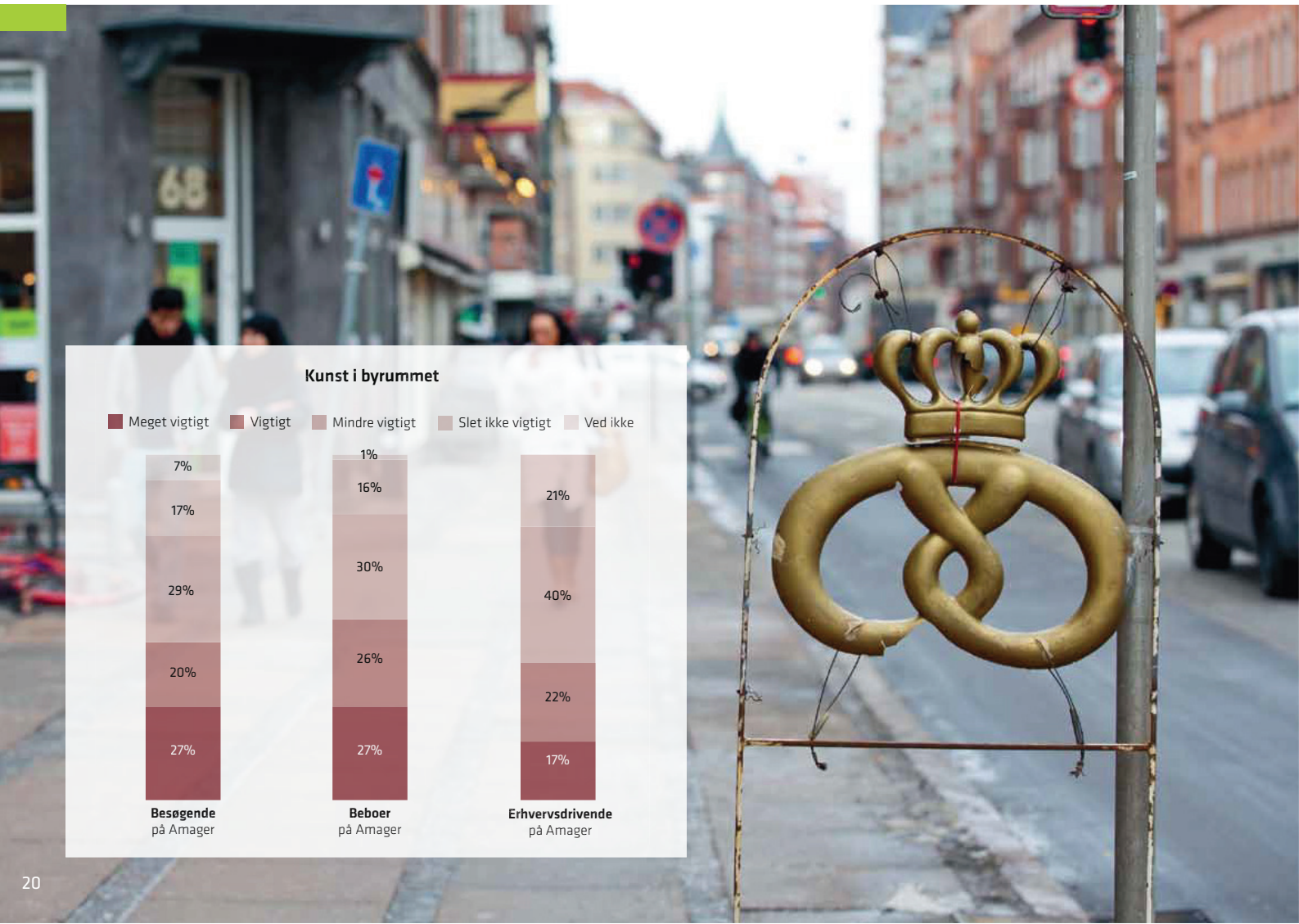
På et af visionsmøderne var der endvidere et forslag om, at man kunne dele de forskellige kvarterer ind i farver og på den måde skabe visuel sammenhæng og adskillelse.

Forslagene til, hvordan Amagerbrogade bliver mere grøn, lyder bl.a. på:

- Grønt op ad facaderne
- Solsikker, roser og stokroser
- Birketræer
- Forskellige slags træer
 - gerne tynde træer, men så grønne som muligt
- Blomsterkummer
- Buske

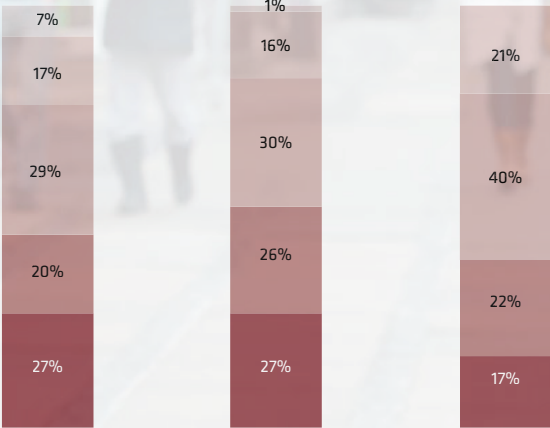






Kunst i byrummet

Meget vigtigt Vigtigt Mindre vigtigt Slet ikke vigtigt Ved ikke



Besøgende på Amager

Beboer på Amager

Erhvervsdrivende på Amager

Kunst og historie i gadebilledet

Spændende gennemtænkt kunst skaber smukkere byrum, er der flere deltagere på visionsmøderne, der peger på.

Kunst kunne være på facader eller gavle, men der nævnes også kunst på vejbaner og specifikt omkring Sundby Kirke og i Shetlandsgade. Også skulpturer i gadebilledet eller på nye pladser er foreslået på visionsmøderne.

I Dialogbutikken og på visionsmøderne er der kommet ideer til, at man i omdannelsen af Amagerbrogade kobler til Amagers historie og gør den vedkommende og som et underholdende element i gadebilledet, fx med

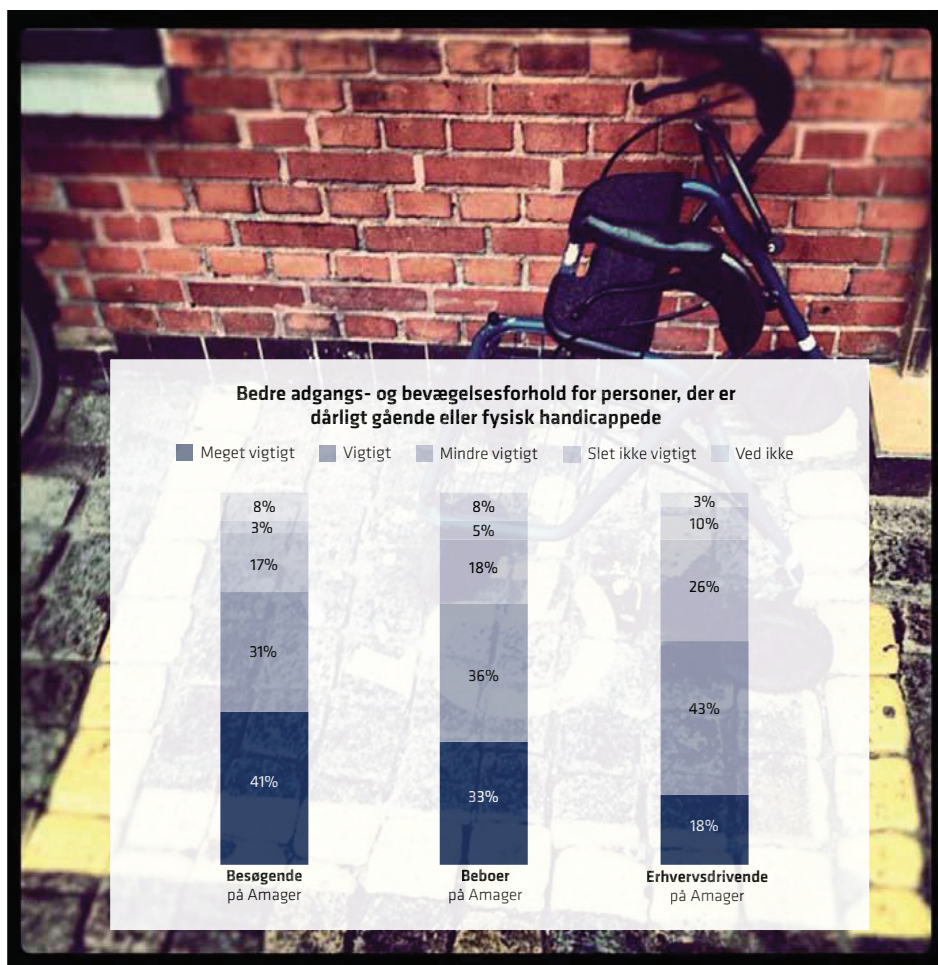
- Gamle lygtepæle
- Sjove bænke med musik eller historier
- Gadeskilte med historie
- Et historiespor
- Historiske fortællinger på bygningerne

Tilgængelighed

Ønsket om bedre tilgængelighed for handicappede er også nævnt både i Dialogbutikken og på visionsmøderne. Især borgere med el-køretøjer, rollatorer etc. har svært ved at komme over gaden og op over høje kantsten, og det vil de gerne have lavet om på. Samme ønske nævnes også af ikke helt så dårligt gående.

Der peges specifikt på, at der skal tænkes i etablering af p-pladser for handicappede i nærheden af læger, apoteker og andre behandlere, og ved forretninger, der sælger hjælpemidler, briller, høreapparater etc.

I mange tilfælde er der en kobling mellem tilgængelighed og adskillelse mellem forskellige typer af bløde trafikanter, cyklister og fodgængere.



Små og store ophold

Fra dialogbutikken er der mange bud på, hvad der kunne gøre det bedre at opholde sig i og omkring Amagerbrogade.

Nogle går på aktiviteter, hvor børn og voksne kan være aktive eller slappe af:

- Legepladser – til voksne
- Træningsbane
- Skaterpark
- Legepladser til børn, både generelt og specifikt til helt små børn (0-3 år)
- Afslapningsmuligheder i gadebilledet – fx bænke på hele strækningen.

Det behøver måske ikke alt sammen være anlagte pladser eller steder – det foreslås også, at man måske ved at male op på gaden let kan skabe rum til kultur-, natur- og ungdomsaktiviteter.

Nogle peger på, at der skal være åbne pladser, som folk selv kan udfylde – som Prags Have, der er en fælles nyttehøve for områdets beboere, eller Sundby Have, som ligger for enden af Middelgrundsvej.

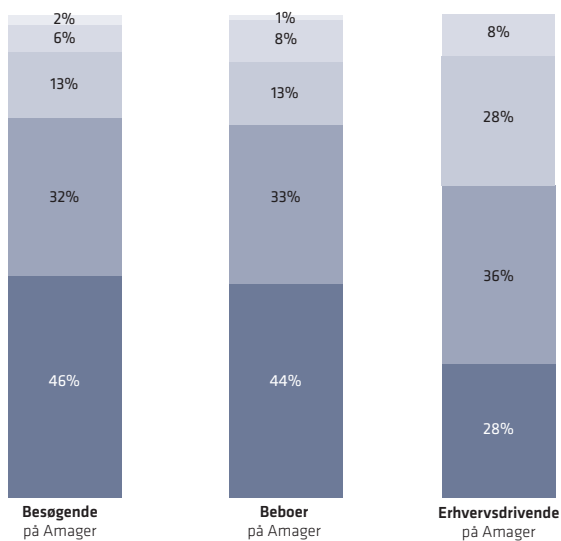
Der peges på, at man også med fordel kunne skabe bedre sammenhæng mellem eksisterende pladser og Amagerbrogade. Eksempelvis det grønne område foran Sundby Kirke, Sundbyvester Plads, det nye grønne område på Sundholmsvej og det grønne område ned til vandet ved Christmas Møllers Plads.

Figureerne på næste side illustrerer svarerne fra spørgeskemaundersøgelsen på spørgsmålet om, hvor vigtigt det er, at der bliver etableret flere små lokale pladser med mulighed for ophold og pauser.



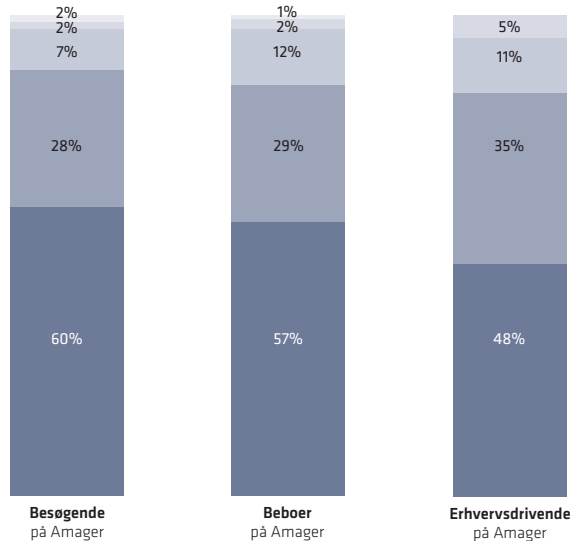
Små lokale pladser med mulighed for ophold og pauser

■ Meget vigtigt ■ Vigtigt ■ Mindre vigtigt ■ Slet ikke vigtigt ■ Ved ikke



De eksisterende pladser/opholdssteder skal gøres mere attraktive

■ Meget vigtigt ■ Vigtigt ■ Mindre vigtigt ■ Slet ikke vigtigt ■ Ved ikke



En hel del kommentarerne går på aktiviteter koblet til cafeer eller restauranter, fordi det trækker folk ud på gaden:

- Cafeer med udeservering
- Borde, hvor man kan sidde og se på livet på gaden

Og der er også ønsker til nogle større samlende punkter:

- En biograf
- Et ungdomshus
- Et ældrehus
- Teater

Et samlingspunkt, som Amager Bio, længere ude syd på Amagerbrogade er også et ønske.

Flere peger på, at der skal være bedre adskillelse af områder til hunde og områder til mennesker.

På spørgsmålet i visionsspillet om, hvad der kan få folk til at opholde sig mere og længere på Amagerbrogade, er flere cafeer og restauranter helt klart topscorer, mens også et bredt udvalg af butikker, specialbutikker og ting, man ikke bare lige kan få andre steder, også fremhæves. Desuden kan underholdning i gadebilledet være med til at få folk til at blive længere, mener deltagerne: events og torvedage, gademusik, musik på pladserne eller gøglere, så der er en grund til at gøre ophold. Et bedre natteliv kan også inspirere folk til at komme tilbage om dagen.

Lys og tryghed

I både Dialogbutikken og på visionsmøderne nævner deltagerne, at mere lys – især om aftenen – er vigtig, hvis man skal have lyst til at opholde sig på gaden. Det kan fx være:

- Belysning op ad træer
- Lys op ad facader
- Lys på vægmalerier
- Lys på murene
- Bedre belysning
- Lys i fortovet

Enkelte har også en holdning til, hvad det skal være for noget lys:

- Ikke noget mærkeligt neonlys – blot smuk funktionel belysning
- Lygter med LED pærer
- Bevar de smukke klassiske lamper

Der er også forslag om forskellige funktioner, som lys kunne have: På gadehjørner, til markering af diverse veje og som spot på cykelstien.

Sundholmsvej nævnes som eksempel på godt lys. Adspurg, om der er steder, hvor man helt konkret ønsker sig mere lys, nævnes følgende steder:

- Uden for Sundbyøsterhallen
- Området omkring Amager Centret
- Ved Sundby Kirke
- På Prags Boulevard
- Omkring Holmbladsgade
- Fakta-torvet (parkeringspladsen foran Fakta ved siden af Sønderbro Apotek)

Lys og tryghed er for deltagerne tæt sammenknyttet. I den forbindelse fremhæves Holmbladsgade, området ved Vor Frelser Kirkegård og Sønderport/ Amagerbrogade samt Tyrolsgade som steder, hvor det godt kan føles utrygt, og hvor lys – og måske også andre initiativer som mere SSP eller politi på gaden – kunne gøre en forskel.

Byrumsinventar og facader

I Dialogbutikken, på visionsmøderne og på mødet med de erhvervsdrivende har der været bred enighed om, at Amagerbrogade har behov for en forskønnelse, der både omhandler facader, butikkernes udtryk og den generelle byrumsindretning. Der er enighed om, at facaderne skal forskønnes. Flest respondenter synes, at facaderne skal være mere ens, og færrest respondenter synes, at facaderne skal være mere varierede i deres udtryk. Skiltningen i gaden er der også ønsker til; den skal være mere ens og "pænere".

Deltagerne peger på, at der som et led i omdannelsen af Amagerbrogade er behov for en opdatering og udvidelse af byrumsinventaret, fx

- Flere skraldespande
- Flere bænke på hele strækningen
- Askebægre ved stoppestederne
- Flaskecontainere
- Flere offentlige toiletter

Som det ses af figuren på næste side, er der nogenlunde lige store andele af beboere, besøgende og erhvervsdrivende, der mener, at det er meget vigtigt med nyt gadeinventar.

Øvrige forslag og idéer

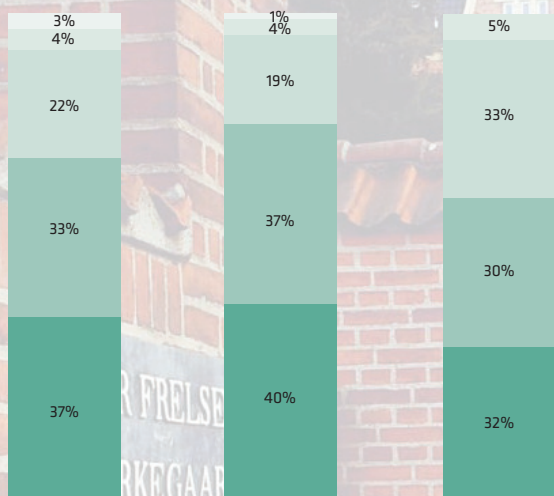
- Opdel Amagerbrogade i temaafsnit – eksperimentarium, kulturelle samlingssteder, Bazargadeafsnit
- Lad "store spillere" stå for "kend dit Amager", eks. biblioteker, Sundby Lokalhistoriske Arkiv, Amager Bladet m.fl.
- Skriv historiske fortællinger på husene – eller lav digitale spor gennem gaden
- Indendørs aktivitets- og legeplads for mindre og større børn i Oliebladsgade 8
- Kulturhus v. Sundbyvester Plads
- Pladsen foran Amager Bio kan være skøjtebane om vinteren
- Integration af området Amagerbrogade, Vor Frelser Kirkegård, Prags Boulevard, Norgesgade, Anders Henriksensgade, Hollænderdybet, Æblestien, Under Elmene og Amager Boulevard
- Toiletbygningen v. Sønderport og Vor Frelser Kirkegård åbnes og bruges som café eller galleri
- Etablering af legeplads v. Under Elmene
- Samtænkning af tidligere projekt for østsiden af Amagerbanen og Amagerbrogades udvikling.





Nyt gadeinventar fx bænke, skraldespande

Meget vigtigt Vigtigt Mindre vigtigt Slet ikke vigtigt Ved ikke



Besøgende
på Amager

Beboer
på Amager

Erhvervsdrivende
på Amager





Handel og handlende

Vores overordnede indtryk som dialogrådgivere er, at der blandt både beboere og erhvervsdrivende er et stort ønske om, at Amagerbrogade skal blive mere som dengang, hvor der var mange små specialbutikker, og hvor beboerne kunne være sikre på at finde, hvad de skulle bruge på Amagerbrogade.

Ud fra input i Dialogbutikken og på visionsmøderne kan vi konkludere, at mange synes, at Amagerbrogades særpræg er forsvundet, og at gaden i dag er stærkt præget af de lukkede butikker, manglende variation i butiksudvalget – med for mange spillehaller, fast food restauranter og kiosker og for få specialbutikker med kvalitetsvarer. Der er også flere, der fremhæver, at Amagerbrogade er multikulturel og mangfoldig, og at det er noget, som man bør bygge videre på.

Vores vurdering er, at mange af de ønsker, borgerne har til omdannelsen, ikke decideret er ønsker, som har med omdannelsen at gøre, men som hører under det private initiativ og de almindelige konkurrencevilkår.

Men det er udtryk for et ønske om, at omdannelsen skal medvirke til at skabe et attraktivt handelsmiljø, hvor folk har lyst til at komme både i dag- og aften-timer.

Af konkrete input kan nævnes, at flere efterlyser mere aktivitet, der tager udgangspunkt i handelslivet: Events, torvedage, aktiviteter af forskellig art, så bylivet på Amagerbrogade kan konkurrere mod fx Fields. Og mere samarbejde mellem Amagerbrogade og Amager Centret, så der skabes bedre sammenhæng.

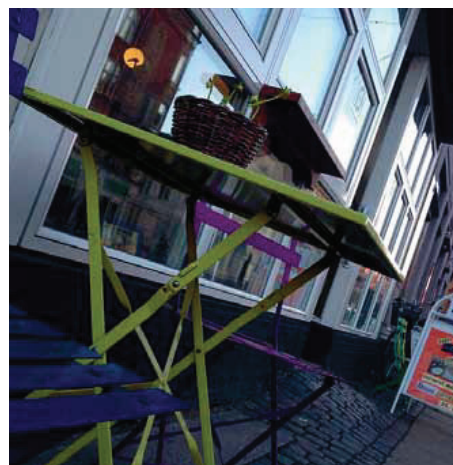
Fra mødet med de erhvervsdrivende var der også et ønske om bedre samarbejde mellem de handlende for at tiltrække flere mennesker, sammen med de andre aspekter så som mindre trafik, bedre parkering og mere aktivitet.

Ønskerne for omdannelsen går primært på, at den skal medvirke til at gøre gaden mere attraktiv: bredere fortove, grønne omgivelser, legepladser, plads til børn inde i butikkerne, mindre og overskuelig trafik samt støjrducerende asfalt er nogle af budene på, hvordan det kan opnås.

Men butikkerne skal også gøre en indsats selv, anfører flere borgere. Der skal være flere forskellige slags butikker, flere specialbutikker og pænere facader og skiltning. Dette har blandt borgerne givet anledning til overvejelser om, hvem der kan bestemme, hvad der skal være i de tomme butikker. Kunne der gøres noget for at få lejeudgifterne ned, så det var billigere for dem, der skal drive butikker, spørger nogle. Forhåbningen hos mange borgere er, at kommunen måske kunne hjælpe med at forhandle dette eller på anden måde understøtte det som et led i omdannelsen.

Flere borgere og erhvervsdrivende påpeger, at kommunen også kan gøre en indsats gennem håndhævelse eller ændring af lokalplanen. Og måske bløde op på, hvad der må være i butikkerne, så Amagerbrogade kan komme de tomme butikker til livs.

I dialogen om handel og handlende er der endvidere meget fokus på parkering. De erhvervsdrivende er meget fokuserede på, at der skal være bedre parkeringsforhold for de handlende. Gode korttidsparkeringsmuligheder på Amagerbrogade eller i sidegaderne eller parkering i nye underjordiske p-huse som Under Elmenes nævnes både af borgere og erhvervsdrivende. Borgerne er meget bevidste og bekymrede for deres handlende medborgere og ser i den forbindelse parkering som meget vigtig, også selv om de aldrig selv kører på Amagerbrogade for at handle. Nogle anser det for afgørende, at parkering kan ske på Amagerbrogade, mens andre synes, at det må være rimeligt med parkering i sidegaderne – og gerne som korttidsparkeringspladser.



Liv i gaden

De konkrete ideer til mere liv i gaden er events og aktiviteter, som involverer handel:

- Fast torveplads
- Markedsplads ved kirkerne
- Mulighed for overdækning af pladser med markiser evt. som Torvehallerne
- Julemarked
- Optog
- Markedsdag – hvor Amagerbrogade lukkes helt og alle butikker rykker ud på gaden
- Søndagsåbent
- Aftenåbent

Men også mere liv i butikkerne, fx gennem samling af butikkerne i nogle zoner med fx:

- Skobutikker
- Fødevarer
- Specialiteter

Butikkernes udbud af varer og butikstyper kommenterer mange på i Dialogbutikken og på visionsmøderne. Der er et ønske om:

- Flere specialbutikker med veluddannet personale
- Mere udeservering
- Caféliv på gaden

For at få mere liv i gaden skal det være mere attraktivt at opholde sig der, fx ved at man etablerer:

- Mindre steder til at sidde udenfor – selvom der kun er enkelte borde og stole, gør det en forskel
- Bænke ved cafeer
- Lave bænke på husmurene
- Pladser hvor det er muligt

Konkret er der et forslag om at se på sidegader, der kan ensrettes eller lukkes – så man kan få åndehuller.

I spørgeskemaundersøgelsen går ønsket om bredere fortove igen, mest hos borgere og besøgende og i lidt mindre grad hos de erhvervsdrivende.

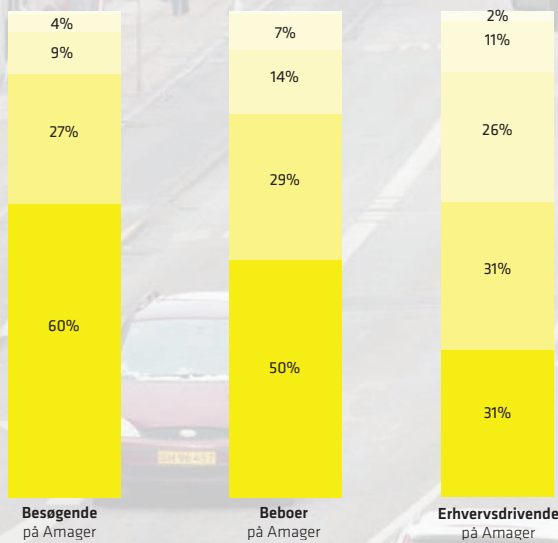
I spørgeskemaundersøgelsen er der spurgt til, hvor vigtigt det er, at der er mere udeservering i bybilledet. Her tegner der sig samme billede, idet der er en større andel af de besøgende og beboerne end de erhvervsdrivende, der finder dette meget vigtigt.





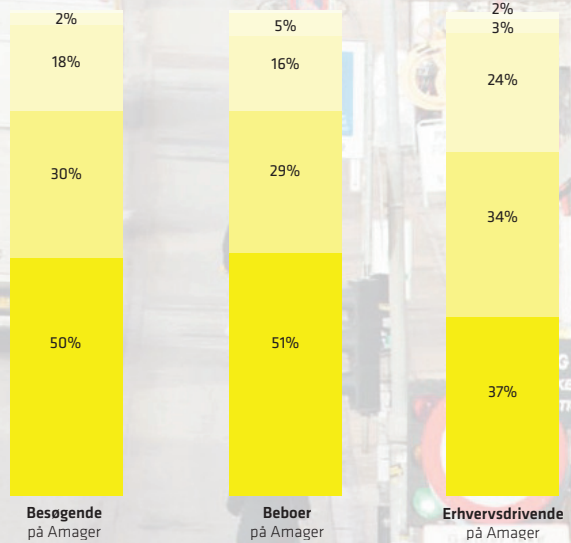
Bredere fortove med plads til ophold, butiksudstillinger og lign.

Meget vigtigt Vigtigt Mindre vigtigt Slet ikke vigtigt Ved ikke



Mere udeservering ved caféer, restauranter og lign.

Meget vigtigt Vigtigt Mindre vigtigt Slet ikke vigtigt Ved ikke



Mangfoldighed – Amagerbrogades særpræg?

Der er ikke helt enighed om, hvorvidt Amagerbrogade stadig har sit særpræg, eller om det er forsvundet. Der er dem, der mener, at der stadig er et særpræg, og at det ligger i mangfoldigheden, mens andre peger på, at særpræget er forsvundet qua de lukkede butikker, de mange kiosker og spillehaller, som ikke opfattes som et positivt bidrag til handelslivet på Amagerbrogade.

Vores indtryk fra dialogprocessen er, at Amagerbrogade på den ene side opfattes som mangfoldig, men at de fleste på den anden side godt kunne tænke sig mere mangfoldighed ved fx:

- Flere butikker
- Flere butikskoncepter
- Flere farver
- Flere typer af cafeer og restauranter
- Flere typer af aktiviteter i de tomme lokaler
- Udstillinger i de tomme butikker
- Udlejning af tomme butikker som ungdomsboliger

Nye butikskoncepter kunne fx være andelsforeninger, økologisk supermarked eller indendørs torvehal.

Hvad angår de tomme lokaler, peges der på, at hvis der ikke er behov for butikkerne, så kunne lokalerne måske bruges til noget andet – kontor, beboelse etc.

Andre forslag til at styrke særpræget er fx:

- Flere fælles aktiviteter for forretninger på Amagerbrogade – eller på dele af gaden
- Fælles træk i skiltningen

Fra borgerne gives der udtryk for, at selv om forretningerne skal have bedre vilkår og mere plads, så er det også vigtigt, at forretningerne ikke fylder hele fortovet med deres varer.

Borgernes ønsker til et attraktivt handelsmiljø

Spørgsmålet om, hvad der er et attraktivt handelsmiljø, sammenfatter alt det, folk gerne vil have – både aspekter, der er mulige på Amagerbrogade, og aspekter, der måske ikke lige umiddelbart er det. Ønskerne til udbuddet af varer og typer af butikker omfatter fx:

- Et bredt udvalg af dagligvarer
- Gode små butikker, alsidige, tilgængelige, nicheagtige
- Alsidig butikssammensætning, der dækker et bredt spektrum og mange behov
- Specialiserede fødevarebutikker
- Gode butikker, der er indbydende
- Flere butikker nær hinanden
- Mere som Fish and Beer, Slagter Larsen etc.
- Mulighed for udstilling af varer og kunst
- Fjerne grimme skilte, der signalerer discount
- Lækkerhed
- Smilende mennesker
- God service

Plads til alle handlende

Der er meget fokus på, at de handlende skal kunne parkere – det gælder både bil- og cykelparkering.

I Dialogbutikken og på visionsmøderne var der mest fokus på cyklistparkering, og forslagene her var:

- Ordentlig cykelparkering
- Cykelparkering i sidegaderne eller underjordisk cykelparkering
- Ladcykelparkering i kombination med ladcykeludbringning og udlån til transportering af varer
- Cykelparkering i sidegaderne til Amagerbrogade

Bilparkering bliver også nævnt, og der udtrykkes ønske om gode p-forhold. Fokus er dog helt klart på de gåendes og cyklisterne oplevelse og brug af gaden. Der skal være tilgængelighed for alle, også dem, der ikke går så godt, børn og barnevogne ved etablering af

- Bedre fortove
- Bredere fortove
- Bedre cykelparkering, så cyklerne ikke er i vejen

Bredere cykelstier skal være med til at sikre, at alle handlende får plads, så gående og cyklister ikke kommer i karambolage.

Der kan også ses på cyklisterne som en potentiel kundegruppe, som man kunne gøre mere for at få fat i:

- Specialkampagne for cyklister
- Tilbud til cykelbrugere
- Specielle cykelforretninger
- Cykelværksteder



Handelens særlige perspektiv

På mødet for de erhvervsdrivende blev de fremmødte først bedt om at pege på, hvad de så som de største udfordringer i dag for erhvervslivet på Amagerbrogade.

Der blev bl.a. peget på, at de mange tomme butikker giver et kedeligt og trist udtryk med grimme og ikke-vedligeholdte facader, og at huslejerne er for dyre til, at der kan komme nye spændende butikker. Det medfører, at udbuddet af butikker bliver præget af spillecafeer, shawarmabarer og kiosker.

Der blev stillet en del spørgsmål på mødet i både plenum og i gruppearbejdet til Københavns Kommunes rolle og muligheder for at forbedre forholdene. Især afgifter på gadeudstilling blev problematiseret. Nogle mente, at det var vigtigt, at kommunen gjorde en aktiv indsats for at få udlejet de tomme lejemål, projekter med startstøtte, kvarters manager ordning, task force, pulje til omdannelse, tvangsudlejning af tomme lokaler, støtte til samarbejde og støtte til dialog med udlejerne. Nogle mente, at Københavns Kommune ejer nogle af bygningerne og dermed selv kunne være motor i den type forandring. Lokalplanen skulle også ses som et instrument i omdannelsen.

Ellers blev der som på visionsmøderne for borgerne talt meget om trafik og parkering. Erhvervslivets holdning til dette adskilte sig ikke væsentligt fra den overordnede fokus på parkering og reduktion af trafikken. Der var også blandt de erhvervsdrivende forslag om at ensrette gaden eller dele af den, men det blev samtidig understreget kraftigt, at parkering tæt på – evt. under jorden – skal være i centrum.

Den gennemkørende trafik må gerne begrænses, fx gennem ensretning, og her adskiller erhvervslivet sig ikke fra borgerne.

De deltagende repræsentanter fra erhvervslivet nævnte følgende aspekter som de vigtigste for dem i forbindelse med omdannelsen:

- Flere folk i gaden
- Bedre butikssammensætning
- Bedre regulering af samspil mellem hurtigt kørende cyklister og andre trafikanter
- Ensretning af trafikken
- Busbaner
- Flere træklastre
- Mere parkering – fx under jorden – korttidsparkering
- Flere overgange

Det vi selv kan gøre

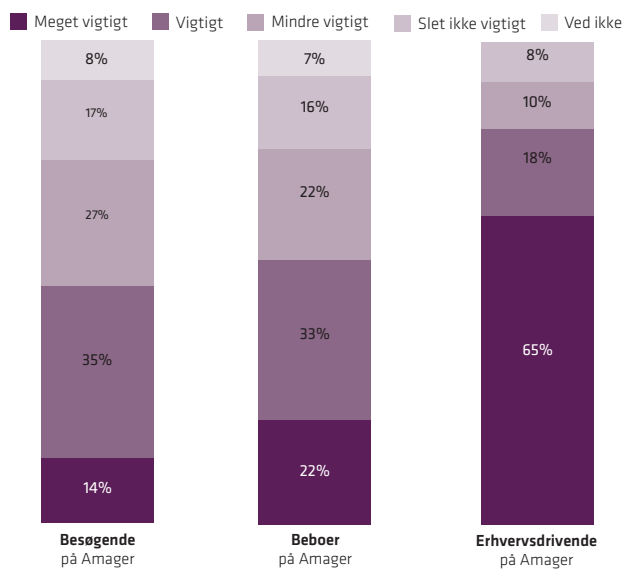
I dialogprocessen har borgerne og erhvervslivet også peget på ting, som de selv kan gøre for at skabe et bedre handelsklima, herunder:

- Støt de små butikker
- Mere samarbejde mellem butikker
- Flere events
- Opbakning til de ting, der sker

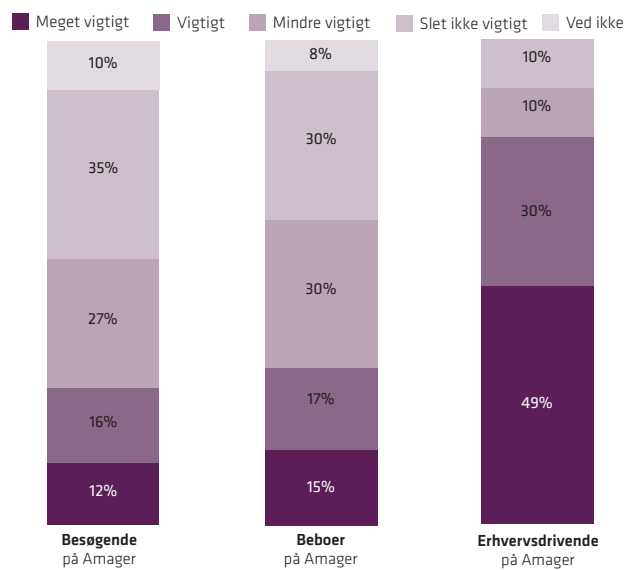
Øvrige forslag og idéer

- Lørdagsmarked med grøntsager og boder med honning fra Bybi (på Sundholm) og andre Amager-producenter
- En gade 'indkøbsvogn', som man kan have med op og ned ad Amagerbrogade
- Et økologisk supermarked
- Ansættelse af en kvarters manager
- Lav Amagerbrogade til verdens første cykelhandelsgade – med "bike in", specielle tiltag for cyklister, supercykelparkering etc.
- Flere fælles tiltag fra butikkerne – Open by Night, markeder, Søndagsåbent etc.
- Små legeoaser i butikkerne, så børnene kan lege, mens man handler
- Styrkelse af muligheden for pop-up butikker i de tomme lokaler og midlertidig brug til alternative ting
- Tvangsudlejning af tomme butikker – som ved lejligheder
- Pulje til at søge penge i til forretningsudvikling
- Stil krav til udlejere om, hvad der må handles med i butikkerne
- Oprettelse af task force med erhvervsdrivende og konsulenter
- En Amagerbus fra den ene ende til den anden – hop on-hop off

Korttidsparkering i sidegaderne



Korttidsparkering på Amagerbrogade





Trafik og parkering

Det er vores helt klare indtryk som dialogrådgivere, at temaet Trafik og Parkering optager rigtig mange borgere – både dem, vi har mødt i Dialogbutikken og på visionsmøderne. Den overvejende holdning er, at biltrafikken gerne må reduceres, og at hastighederne skal ned, men mange er bekymrede for, hvilke konsekvenser det kan få for de parallelle beboelsesgader. Der findes naturligvis også borgere, som mener, at trafikken afvikles fint på Amagerbrogade, som den er i dag, og som mener, at det ville være yderst problematisk med en trafikreduktion for pendlere til byen, der er afhængige af bilen pga. arbejde.

En generel bemærkning om strøggadebegrebet er, at vi i løbet af dialogprocessen rigtig mange gange har måttet forklare, at en strøggade ikke er en gågade, og at der ikke er tale om, at Amagerbrogade skal lukkes for trafik.

Vi har observeret – og kan også se det ud fra de mange skriftlige kommentarer – at mange er glade for A-busserne og metroen. Men borgerne udtrykker generelt et ønske om mere offentlig transport i form af metro under/langs Amagerbrogade, letbane, sporvogn. Dette kan ses som et udtryk for, at folk gerne vil bruge alternativer til bilen, men at brugen af offentlig transport skal være let og ukompliceret. Mange af de borgere, der bor længere sydpå end Amagerbro Station, giver udtryk for, at de ikke bruger metroen, fordi stoppene ganske enkelt ligger for langt vestpå eller østpå i forhold til Amagerbrogade.

Dialogprocessen viser, at der er meget stor enighed om, at det vil være godt at reducere den gennemkørende trafik – dvs. for dem, der ikke har et ærinde på Amagerbrogade. Dette illustreres af spørgeskemaundersøgelsen, hvor hele 37 % i gennemsnit på tværs af aldersgrupper har "et fredeligere trafikmiljø med færre biler, lav hastighed og mindre trafikstøj" som deres første-prioritet.

Efter vores indtryk er holdningen, at en reduktion i den gennemkørende biltrafik vil skabe bedre plads til dem, der har ærinder, og der er ligeledes et gennemgående ønske om mindre trafik på gaden, så der bliver plads til andre aktiviteter.

Men der er også en udtalt bekymring for og opmærksomhed på, at man så tvinger bilerne andre steder hen med risiko for, at dem, der bor på nogle af de oplagte aflastningsruter, kan blive belastet af en øget biltrafik. Det gælder fx Sundholmsvej, Kastrupvej, Kirkegårdsvej, Amager Strandvej og Backersvej, men også nogle af de krydsende ruter som Øresundsvej og Englandsvej.

Flere peger på, at bilen er nødvendig for mange familier i forbindelse med arbejde og for butikkerne pga. de handlende, så der skal begrænses og reduceres med omtanke.

Cyklisterne som trafikantgruppe får også mange ord med på vejen i dialogprocessen. Der er både positive og negative holdninger til, at der skal skabes bedre forhold for cyklister og stor opmærksomhed på, hvordan ønsket om reduktion af biltrafikken – for at skabe mere ro – harmonerer med cykelsuperstikonceptet, hvor der er en forventning om, at der køres stærkt på cykel uden stop. Mange kalder det "cykel-motorveje" og er bekymrede for, at fodgængerne i fremtiden vil blive mere generet af de hurtigt kørende cyklister.

Nogle anfører, at mange cyklister, ligesom bilisterne, sagtens kunne vælge alternative ruter og dermed lette presset på Amagerbrogade. Enkle greb som udstigningsfortov ved busstoppestederne, således at buspassagerne ikke træder direkte ud på cykelstien, nævnes som en løsningsmodel for den eksisterende cyklist-fodgænger-problematik.

På trods af at der er kommet mange konkrete input til omdannelsen, er der også personer, som ikke ønsker, at der skal laves om på Amagerbrogade, eller personer, som ønsker, at der skal sættes gang i projekter, som ikke er inden for rammerne af projektet. Her er etablering af en metrolinje umiddelbart under Amagerbrogade eller etablering af en letbane på Amagerbrogade de oftest nævnte forslag.

Cyklister – elskede og hadede

I Dialogbutikken og i spørgeskemaundersøgelsen blandt borgerne kan man se, at der er meget fokus på cyklister. Men de er både elskede og hadede, og det gælder både blandt cyklister selv og hos de andre typer af trafikanter.

Der er dog en overvægt af positive borgere, herunder cyklister. Blandt forslagene er, at man burde gøre Amagerbrogade til verdens første cykelhandelsgade med p-plads til ladcykler og bike-in butikker og på den måde tage skridtet fuldt ud.

Forbedringsforslagene for cyklister omfatter:

- Hævet cykelbane i midterrabat
- Grønt lys til cyklister før biler i højresving
- Brede cykelstier, da cykelstier er flaskehalse
- Stoppesteder for cykler, så man kan komme væk fra cykelstien uden at komme i karambolage med de gående og andre cyklister
- To baner til cykler – en hurtig og en langsom
- Langsomme cykelhastighed på Amagerbrogade og hurtigrute ad en anden vej – fx Kirkegårdsvej/Backersvej
- Bedre afmærkning for cykler ved lyskryds
- Nedtælling ved rødt lys for cyklister

I forhold til parkering af cykler er der også flere forslag til, hvordan forholdene kunne forbedres:

- Mere cykelparkering – især ved centrale busstoppesteder
- P-huse til cykler og ladcykler under jorden
- Store cykelparkeringer undervejs på Amagerbrogade
- Bedre parkering – mere parkering for cykler, så cykelpendlere også står af og handler

Blandt borgerne er der meget blandede holdninger til sommerfuglecykelstativer (stativerne foran butikkerne med plads til to cykler) – nogle elsker dem, mens andre synes, de er i vejen.

Nogle ønsker dem væk, fordi de ikke er synlige nok, og man derfor går ind i dem. Andre ønsker flere af dem lige ved butikkerne, fordi det er praktisk, at man kan parkere meget tæt på den butik, man skal handle i.

Endelig har der i dialogen været fokus på samspillet mellem især cyklister og gående og buspassagerer, da det er et område, der er kilde til megen frustration og farlige situationer.

Forslag til forbedringer er især adskillelse af cyklister fra fodgængere og buspassagerer med afstribning, tilretning af cykelstiernes forløb, så cyklisterne er mere afskåret fra de andre trafikanter, og bedre afmærkning af de farlige steder, evt. med farver i asfalt etc.

Og så er der meget, der kan gøres med mere respekt for de eksisterende færdselsregler, lyder det fra Dialogbutikkens besøgende. Det kunne både Cyklistforbundet og politiet være med til at sikre.

Fodgængere

Fra Dialogbutikken er det især ønsket om bredere fortove med mere plads til fodgængerne, der slår igennem.

Dette bekræftes – af spørgeskemaundersøgelsen, hvor spørgsmålet om, hvor vigtigt det er, at der bliver "Brede fortove med plads til ophold, butiksudstillinger og lign.", vurderes som "Meget vigtigt" af et gennemsnit på 46 % af respondenterne på tværs af alder.

Endvidere er der fokus på, at tilgængeligheden for handicappede og dårligt gående skal forbedres, fliser oprettes, kantsten ikke være for høje, og i det hele taget tænkes over, hvilken belægning der anvendes i bybilledet.

Desuden omfatter forslagene til forbedringer for fodgængere:

- Fodgængerstriber ved busstop
- Biler i skyggen – fortove i solen

Krydsning af Amagerbrogade

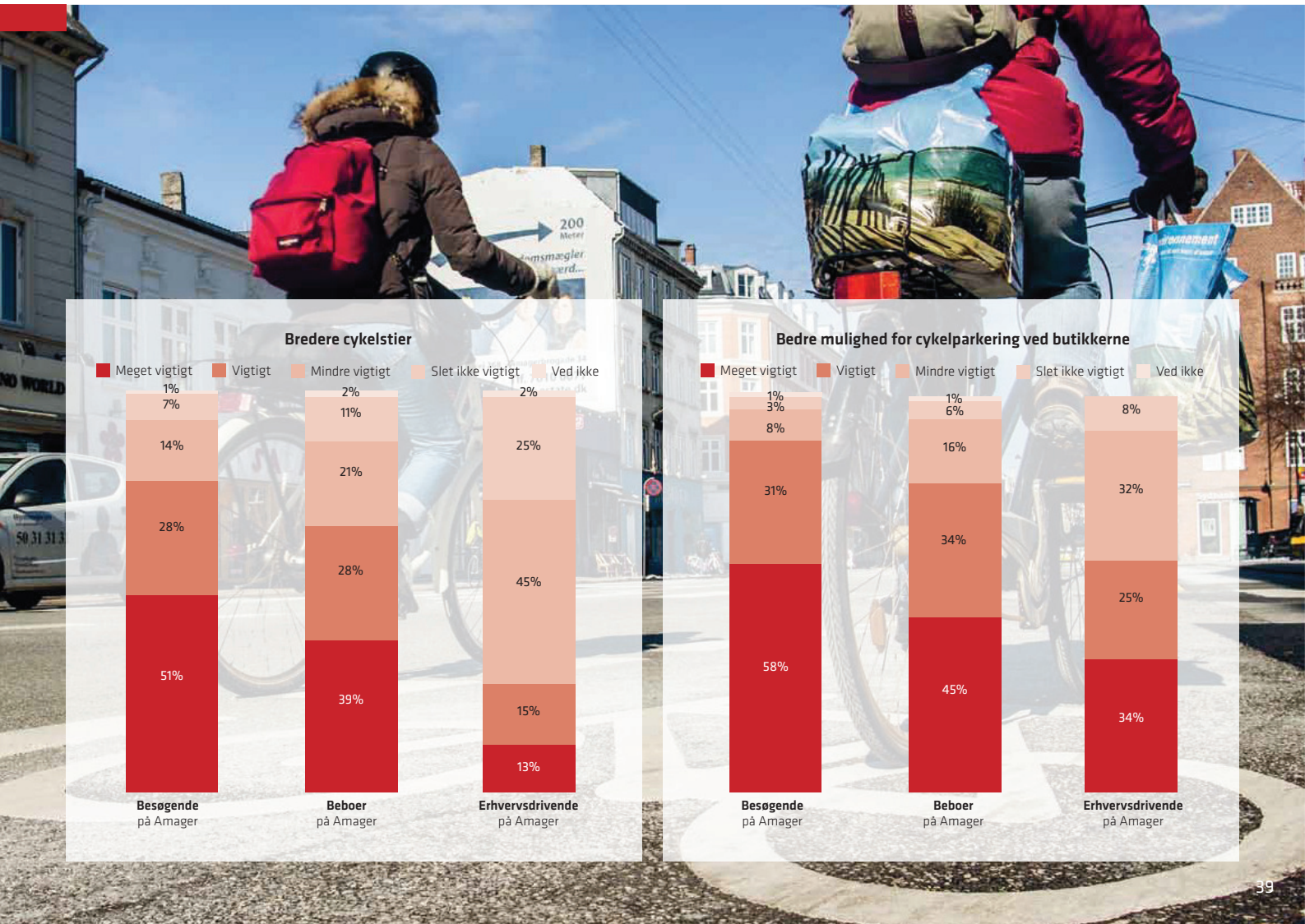
Også mulighederne for at krydse Amagerbrogade sikkert er et tema, som er blevet nævnt flittigt både i Dialogbutikken og på visionsmøderne. I dag findes der kun relativt få fodgængerovergange på Amagerbrogade, når man tager gadens længde i betragtning. Nogle borgere siger, at de helt generelt kun tør krydse Amagerbrogade i fodgængerovergangene grundet trafikken, og at de dropper at gå ind i en butik, fordi den ligger på den anden side af gade, og der er langt til nærmeste fodgængerfelt.

Følgende steder nævnes specifikt som farlige, hvis man vil krydse Amagerbrogade til fods i dag:

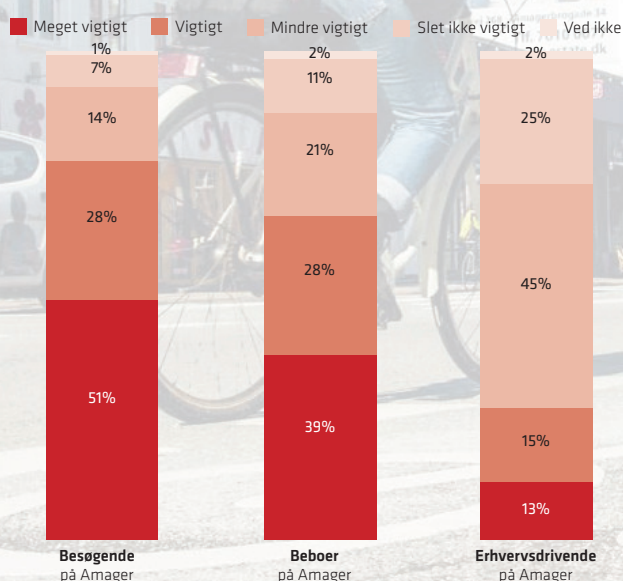
- Ved krydset Amagerbrogade og Amager Boulevard
- Ved krydset Hallandsgade og Holmbladsgade
- Ved Amsterdamvej – Amagerbrogade
- Ved Hollænderdybet
- Ved krydset Englandvej og Øresundsvej
- Ved Sønderbro Apotek (underføringen benyttes ikke)
- Hele strækningen nord for Engelsbovej

Forslag til forbedringer af dette kunne være at etablere en midterhelle nogle steder, og ellers har borgerne følgende forslag til oplagte forbedringer:

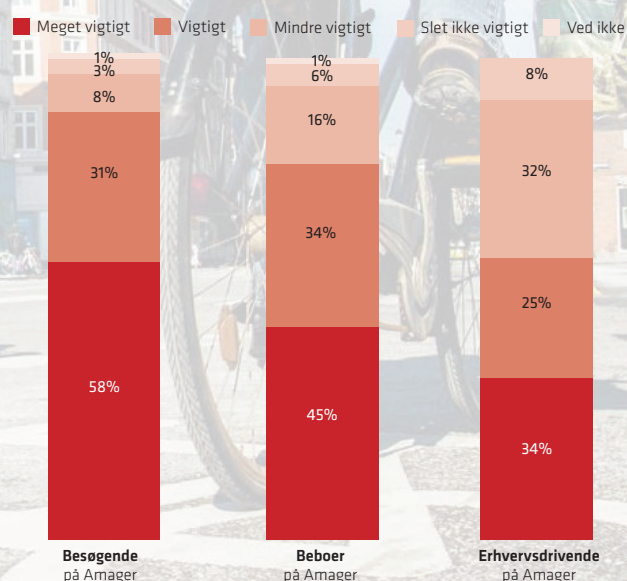
- Lysregulerede eller ikke lysregulerede overgange (fodgængerovergange)
- Skolepatuljer
- Gangbroer



Bredere cykelstier



Bedre mulighed for cykelparkering ved butikkerne





Ensretning eller ej

I Dialogbutikken og især på visionsmøderne har der været talt en del om ensretning af dele af Amagerbrogade som en måde at opnå reduceret trafik uden at lukke vejen helt.

Mange strækninger er i spil: fra Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade eller til Øresundsvej. Fra Øresundsvej og sydpå. Der er også forslag om at lukke et stykke på midten, så Amagerbrogade reelt lukkes for gennemkørsel. Men mange er som nævnt samtidig bekymrede for, hvad den øgede biltrafik kan betyde for de omkringliggende gader.

Hvis man ensretter på Amagerbrogade, så kunne man have trafikken modsat retning på en af parallelvejene.

Også på mødet med de erhvervsdrivende var ensretning et af de instrumenter, der blev foreslået for at reducere trafikken og skabe plads til mere ophold og liv i gaden for borgere og besøgende.

Bilerne i dag

På visionsmøderne er det især den nordlige del af Amagerbrogade, der fremhæves som besværlig at være bilist på, men der er også folk, der synes, at hele gaden er besværlig.

Amager Boulevard, Englandsvej, Øresundsvej og Holmbladsgadeområdet fremhæves specifikt som problematiske at færdes på. Problemerne er fx ventstresving ved Holmbladsgade, hvor man som bilist kan komme til at holde længe, og generelt farlige situationer som følge af, at cykelstier, kryds og fortove ikke er dimensionerede til den høje intensitet af cyklister og gående.

Hvor kører de så hen?

Der er meget stor opmærksomhed på, hvor de biler, der ikke skal køre på Amagerbrogade, skal køre hen. Generelt er holdningen, at det skal gøres mere attraktivt at køre ad andre veje.

På visionsmøderne er borgerne blevet spurgt om, hvilken vej de ville vælge fra deres aktuelle placering og ind til byen. Fra Gerbrandskolen vælger lidt over halvdelen at køre vest om Amagerbrogade, ad Englandsvej, Irlandsvej, Peder Lykkesvej, og knap halvdelen vælger øst om ned til Amager Strandvej og Vermelandsgade.

Fra Amager Bio er der kun få, som vil køre ned mod vandet, mens lidt flere vil tage Englandsvej, Sundholmsvej og Amagerfælledvej.

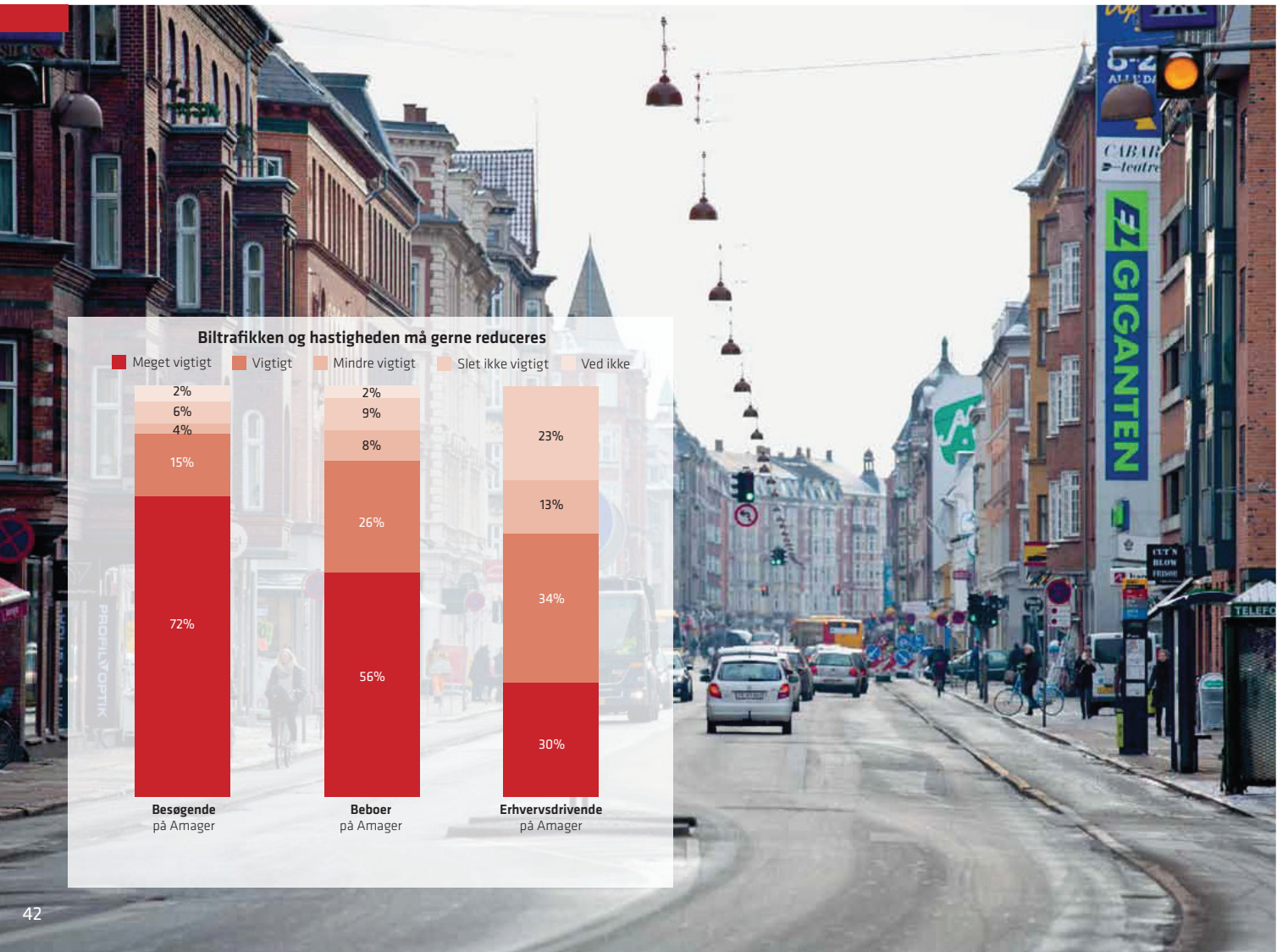
Der er stor bekymring hos borgerne om trafikken på Amager Fælledvej, Sundholmsvej, Backersvej, Amager Strandvej og mange sidegader til Amagerbrogade. Bekymringen udtrykkes især fra dem, der bor på de veje, som de forudser, kunne blive aflastningsruter. Men også beboere, der bor andre steder, men som tænker på deres medborgere, er bekymrede.

Det fremhæves fx, at Backersvej/Østrigsgade samtidig er den strækning på Amager, hvor der er klart flest skoler og daginstitutioner, og hvor der færdes mange børn dagligt. Når der er tale om gennemkørende trafik, er det dermed forholdsvis hurtigkørende trafik, hvilket allerede i dag er et problem, hvor mange trafikanter ikke overholder fartbegrænsningen.

Holdningen er, at hvis man skal flytte trafikken, så skal de veje, der skal tage den ekstra trafik, udvides og forbedres, og der skal gøres en stor indsats for, at det ikke går ud over uforudsete småveje.

Desuden skal der informeres grundigt om, hvor bilerne skal køre hen og hvorfor.





Parkeringsproblematikker set fra mange sider

Som nævnt under afsnittene om handel, kæder mange borgere og erhvervsdrivende parkering sammen med handelsforholdene og livet på Amagerbrogade. De ser parkering som yderst vigtigt for at skabe bedre forhold for de handlende.

Af spørgeskemaundersøgelsen fremgår det, at hvor vigtigt man anser parkerings-spørgsmålet for at være, afhænger af, hvor gammel man er.

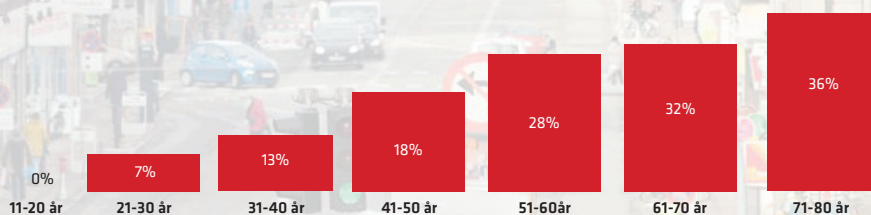
De største problemer nævnt på visionsmøderne er manglende bil- og cykelparkering, korttidsparkering for folk, der vil benytte butikkerne på Amagerbrogade samt parkering for beboerne.

Desuden nævnes manglende skiltning, således at der opstår tvivl om, hvor og hvornår man må parkere.

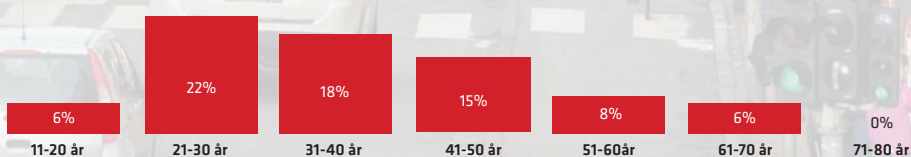
Som muligheder nævnes:

- Underjordisk parkering – der henvises til det fuld-automatiske p-anlæg. Under Elmenes som eksempel
- Mere parkering i sidegaderne (gerne som skrå-parkering)
- Fri (gratis) parkering for handlende på den del af Amagerbrogade, der ligger inden for Københavns Kommunes betalingszone
- Skråparkering på Amagerbrogade på den strækning, hvor der i dag er parallelparkering
- Varelevering på bestemte tidspunkter
- Fleksibel udnyttelse af p-arealer i tidszoner som i Roskilde

Korttidsparkering er "meget vigtigt" fordelt på alder



Korttidsparkering er "slet ikke vigtigt" fordelt på alder



Busserne

Rigtigt mange mennesker benytter busserne på Amagerbrogade. Derfor er der også en vis opmærksomhed på, at forholdene for busserne ikke må forringes, hvis de fortsat skal være en attraktiv offentlig transportform.

Borgerne i Dialogbutikken og på visionsmøderne har understreget, at det er vigtigt, at man ikke nedlægger busbaner i forsøget på at gøre plads til cyklister og gående, for det er vigtigt, at busserne kan køre uhindret og ikke skal ligge i kø bag bilerne.

Men hvis der i fremtiden skal være meget få biler, kan biler og busser måske godt dele baner, anfører enkelte. Og så dikterer busserne hastigheden, så hastigheden automatisk bliver langsommere.

Busserne må gerne være mere lydsvage end i dag og mindre forurenende, fx gas-/el- eller brintbusser.

Flere giver udtryk for, at der i dag ikke altid er en god kobling mellem de forskellige buslinjer. Ved at gennemtænke dette kunne man gøre buspassagerernes komfort bedre.

Eksempelvis er busstoppestedet ved Prags Boulevard netop blevet ændret, så bus 5A ikke længere stopper her. Det betyder, at passagerer med 2A, der skal skifte til 5A for at komme til fx Rådhuspladsen, nu skal gå til Amagerbro Station for at tage 5A. Desuden opleves det som irriterende med busser, der pga. forsinkelser kører lige efter hinanden.

Mange borgere nævner også, at forbindelserne med offentlig transport på tværs af Amager er utilstrækkelige og bør forbedres.

Forslag til forbedring af forholdene for buspassagererne:

- Teknisk løsning, der viser hvor lang tid det varer, til den næste bus kommer (a la metro).
- Eksisterer allerede på udvalgte stoppesteder på Amagerbrogade
- Flere stoppesteder og mere synlige busstoppesteder
- Fremrykkede busstop
- Fortov for buspassagerer, der stiger ud af bussen, så de ikke stiger direkte ud på cykelstien
- Mere komfortable ventemuligheder – læ ved busstoppestedet
- Hurtigere busser – og at man kan regne med, at de kommer med det lovede interval, og at ruten ikke ændres
- Mere lækre/rene busser
- Bedre regulering af samspillet mellem buspassagerer og cyklister, hajtænder for cykler, stopskilt for cykler, så det ikke føles farligt at stå af

Andre temaer

Der er mange ønsker til alternativ kollektiv trafik. I Dialogbutikken og på visionsmøderne og mødet med de erhvervsdrivende har en metro i Amagerbrogades forløb været oppe at vende. Desuden har der været talt meget om støjreducerende asfalt, el-biler som eneste lovlige trafiktype på Amagerbrogade og flere klimatiltag.

Eksempler på disse forslag er:

- Sporvogn
- Al trafik i en tunnel
- Reduktion af støj med støjreducerende asfalt
- Metro ved Englandsvej
- Klimavenlig gade
- Vandmølle
- Ladestationer til el-biler

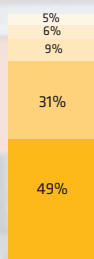
Der efterspørges tydelighed i, hvordan Amagerbrogade skal spille sammen med resten af byen og på, hvordan trafikplanen følges op.

Øvrige forslag og idéer

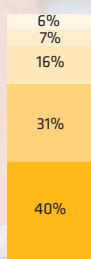
- Park and Ride områder ved metrostationerne, så folk kan parkere og køre med metro resten af vejen, fx ved Vestamager eller ved 5-øren metrostation. Det skal være heldagsparkering – ikke som ved Kastrup metrostation, hvor man kun kan holde 3 – 4 timer
- Ensrettet færdsel på de smalleste strækninger på Amagerbrogade, fx den del, der går parallelt med Kirkegårdsvej – og så gøre Kirkegårdsvej ensrettet i den anden retning
- Tidsbestemt kørsel, aflæsning eller erhvervskørsel
- Grøn sti – Amagerbrogade – Sundbyvestervej og Fælleden
- Flytte betalingszonen længere ud

Bustrafikken bør gives bedre forhold end i dag

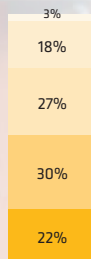
Meget vigtigt Vigtigt Mindre vigtigt Slet ikke vigtigt Ved ikke



Besøgende på Amager



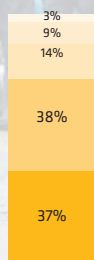
Beboer på Amager



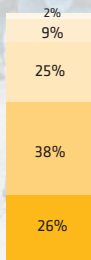
Erhvervsdrivende på Amager

Bustoppesteder med bedre plads til af- og påstigning

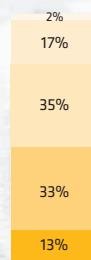
Meget vigtigt Vigtigt Mindre vigtigt Slet ikke vigtigt Ved ikke



Besøgende på Amager



Beboer på Amager



Erhvervsdrivende på Amager





Stedsspecifikke idéer og visioner

I Dialogbutikken og på visionsmøderne har vi spurgt direkte til steder på Amagerbrogade, hvor der er behov for en eller anden form for omdannelse. Et stort kort har givet deltagere i dialogen mulighed for at komme med stedsspecifikke ideer og visioner.

Disse ideer og ønsker er her samlet og opdelt på de fire strækninger herunder:

- Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade
- Holmbladsgade til Øresundsvej
- Øresundsvej til Sundbyvester Plads
- Sundbyvester Plads til Vejlands Allé

Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade

På strækningen fra Christmas Møllers Plads til Sønderport nævner mange, at der med fordel kan reduceres kraftigt i trafikken. Her kan hastigheden med fordel sænkes til et minimum, og trafikafviklingen skal ske på de bløde trafikanters præmisser. Det vil skabe mere byliv og mindre risiko for trafikuheld. Hele strækningen er karakteriseret af tæt trafik og relativt høje hastigheder, hvilket flere ønsker reduceret – både for bilister og cyklister.

Flere efterlyser bedre sammenhæng mellem områderne Amagerbrogade, Vor Frelser Kirkegård, Prags Boulevard, Norgesgade, Anders Henriksensgade, Hollænderdybet, Æblestien, Under Elmene og Amagerbrogade, der kan virke som en indbydende byrumsudvidelse af Amagerbrogade. Med beplantning, belægning osv kan der skabes bedre sammenhæng internt i området. Ved delvist at åbne op til Vor Frelser Kirkegård – eller blot lave en form for visuel åbning i den massive mur – kan der skabes et mere åbent og grønt byrum på en i dag ret uinteressant strækning.

Den lille plads ved Under Elmene nævnes som et godt eksempel på, hvordan man kan skabe et godt byrum på relativt få kvadratmeter – og endda kombineret med en forøgelse af antallet af p-pladser i kraft af det

fuldautomatiske, underjordiske p-anlæg.

Amagerbanen (Svinget) er et område, der nævnes flere gange: suppleret af parkeringspladsen med legepladser, boldbaner etc.; også mere handel i området nævnes. Noget så enkelt som at fjerne hegnet på den ene side af det grønne område, ville gøre området mere attraktivt for andre end dem, der bruger det som hundetoilet.

Christmas Møllers Plads er mest af alt et stort kryds med voldsom trafik i myldretiden. Mange giver udtryk for, at den er støjende og uoverskuelig, og de peger på, at man burde forenkle krydset og gøre området grønnere og pænere. Potentialet er til stede i og med, at der er nærhed til vandet, men det store kryds virker som en barriere for bylivet.

Ved Sønderport, hvor Amagerbrogade og Amager Boulevard føjes sammen, er der en venstresvingsbane for cyklister i den norgående retning samt et fodgængerfelt over Amagerbrogade. Venstresvingsbanen for cyklister er smal, hvilket bevirker, at der skabes en lang kø af cyklister i morgenmyldretiden.

Cyklister, der fortsætter nordpå mod Christianshavn, skal holde tilbage for fodgængere, der skal krydse gaden. Mange cyklister vælger dog ofte at "overse" bilisternes røde lys (der er ikke et særskilt lyssignal til cyklisterne) og fortsætter ad Amagerbrogade, selvom de skal holde tilbage for fodgængere. Dette skaber naturligvis farlige situationer, hvilket rigtig mange har påpeget. Krydset fremhæves af mange som et af de farlige steder på Amagerbrogade.

Krydset Amagerbrogade og Hallandsgade/Holmbladsgade fremhæves også af mange som et farligt kryds, idet der ikke er plads til de mange cyklister, der skal dreje til venstre ad Holmbladsgade og derfor må stoppe op og vente i Hallandsgade. Hallandsgade er meget smal, og cyklisterne blokerer derfor for fodgængerne.

Der er tale om et meget centralt kryds – både trafikalt og handelsmæssigt – hvorfor flere peger på, at krydset skal gentænkes, således at trafikken kan afvikles mere hensigtsmæssigt.

Andre forslag af lidt mindre dominerende karakter er:

- Færre biler i Sverigesgade
- Begræns hastighed på Ålandsgade
- Cykelsti helt til Holmbladsgade
- Stoplys ved Brigadevej

Følgende steder udpeges som farlige i dag og supplerer de ovennævnte:

- Hollænderdybet – Amagerbrogade
- Norgesgade – Amagerbrogade
- Hele strækningen nord for Englandsvej/Øresundsvej
- Hele strækningen fra Holmbladsgade til Amager Boulevard

Endelig er der stedspecifikke kommentarer, der vedrører busstoppesteder:

Nogle nævner, at man med fordel kunne muliggøre et busskifte mellem 5A og 350S ved Sønderport, hvor 350S fortsætter ad Amagerbrogade og 5A drejer ned ad Amager Boulevard. I dag skal man foretage et sådant skifte ved Amagerbro Station, og det betyder trængsel lige der.

Holmbladsgade til Øresundsvej

Mange borgere undrer sig over, at Amagerbrogade og Amager Centret hænger så dårligt sammen. I dag "gemmer" Amager Centret sig bag Amagerbrogade, selv om der er gode forbindelser mellem Amagerbrogade og Amager Centret – særligt i form af Blekingegade, hvor der dagligt bevæger sig rigtig mange mennesker frem og tilbage mellem Amagerbrogade og Amager Centret/Amagerbro Torv. Flere foreslår, at Blekingegade udnyttes bedre som bindeled mellem Amagerbro Torv og Amagerbrogade. Det kunne være

ved at lukke Blekingegade fuldstændig for trafik (i dag bruges den som vendeplads samt til varelevering for Fakta Quick) og forskønne den med mere grønt, bænke osv. Det ville medvirke til, at Amager Centret kunne "trækkes" mere ud på Amagerbrogade.

Samtidig peger flere på, at Amagerbro Torv kunne bruges mere aktivt, end den gør i dag. Torvet er transit for metropassagerer og kunder til Amager Centret, men ellers er pladsen stort set udtømt for funktioner. Udover nogle enkelte bænke (som bruges flittigt i forårssolen) og et par bordtennisborde, så indbyder pladsen ikke til ophold. Cykelparkeringen fungerer heller ikke optimalt, som pladsen er indrettet i dag, da cyklerne fylder rigtig meget og roder. Udover at den fysiske indretning kunne forbedres, så efterlyser folk flere aktiviteter på Amagerbro Torv såsom torvedage, loppemarkeder, kulturevents osv.

Krydset mellem Amagerbrogade og Øresundsvej/Englandsvej fremhæves af mange som et farligt kryds, fordi krydset er asymmetrisk. Cyklister trækker ikke nok ud i krydset og ligger derfor nærmest i kørebanen i selve krydset, og højredrejende biler fra Øresundsvej glemmer ofte, at de skal holde tilbage for fodgængere, der krydser Amagerbrogade. Flere nævner ensretning som en løsning, der kunne afhjælpe noget af problematikken, mens andre nævner en rundkørsel i krydset Øresundsvej/Englandsvej som en mulig løsning.

Rigtigt mange udtrykker ønske om, at der åbnes op for det grønne areal foran Sundby Kirke. Med kun få meters ekstra areal vil det være muligt at lave et rigtig godt byrum i samspil med kirken, der er mere indbydende end busstoppestedet og de klassiske københavnerbænke, der er på stedet i dag. Med ganske få greb kunne man lave en lille oase med plads til at betragte byens liv og måske endda med mulighed for udeservering.

Nogle peger på, at hastigheden på Øresundsvej stadig er for høj, selv om der er lavet trafikreducerende tiltag. Samtidig er der for få overgange over Øresundsvej,

og flere peger på, at Musiktorvet kunne bruges mere aktivt til events og kulturaktiviteter, nu hvor der også er kommet Børnekulturhus – fx en skøjtebane om vinteren.

Af andre forslag på strækningen kan nævnes:

- Rundkørsel ved Aldi og Nordea (ved Sundby Kirke)
- Bredere fortorv i Kurlandsgade
- Halv-gågade fra Holmbladsgade/Øresundsvej
- Opgradering af Skotlands Plads
- Markedsplads på pladsen ved Amagerbro Station/Blekingegade

Der fremhæves ingen egentligt farlige steder på denne strækning i dag, men der udtrykkes ønske om bedre overgang ved Brigadevej, hvor krydsningen fra vest til øst er lidt bagvendt.

Øresundsvej til Sundbyvester Plads

Mange borgere nævner fodgængertunnelen ved Tycho Brahes Allé som en oplagt mulighed for at skabe et nyt byrum. Tunnellen bruges stort set ikke, og hvis den bruges, så er det primært som offentligt pissoir. Derfor skal den enten lukkes eller bruges til noget helt andet, fx en underjordisk bar, som en borger foreslår – eller en boghandel, som en anden foreslår.

Hvis tunnelen lukkes, giver det mulighed for at bruge pladsen foran antikforretningen, skohandleren og den nyåbnede café til andre formål. Udeservering er oplagt pga. caféen, men det kan også bare være et grønt område med plads og luft.

Som erstatning for underføringen giver flere udtryk for, at der bør etableres en overgang i terræn, dvs. et klassisk fodgængerfelt. Rigtigt mange krydser Amagerbrogade netop her, fordi der er et døgnåbent apotek på den ene side og en populær grønhandler, slagter og isenkræmmer på den anden side.

Mange fremhæver, at legepladsen på Sundbyøster Plads fungerer rigtig godt. Der er altid mennesker, og

pladsen bruges hele året. Der peges dog på, at resten af Sundbyøster Plads fungerer mindre godt – den bliver ganske enkelt ikke brugt med undtagelse af en lille gruppe af fredelige ødrikkere, der hænger ud ved bænkene på pladsens nordlige side. Flere efterlyser derfor en opgradering af pladsen med mere grønt, flere siddepladser og nye "funktioner" som fx parkour, der kan trække unge brugere til. Og gerne et godt sted at købe kaffe i nærheden til de mange forældre, der bruger timer på legepladsen.

Der er en forventning fra borgerne om, at sådanne overvejelser bringes med ind i planerne for udformningen af den nye Sundbyøsterhal. Flere giver udtryk for, at de tror, at problemet løser sig selv, når den nye hal står færdig med detailhandel i stueetagen, da det i sig selv vil generere mere liv. Men der udtrykkes også bekymringer om, hvordan detailhandel og hallens brugere skal spille sammen.

Området omkring Søren Norbys Allé præges i meget høj grad af hjørnebygningen på Søren Norbys Allé, der er decideret faldefærdig. Bygningen har stået tom i flere år og giver et trist udtryk til den ellers hyggelige gade med fine træer. Den påvirker i det hele taget Amagerbrogade i en negativ retning, da området omkring bygningen i forvejen er nedslidt og derfor kun synes endnu mere forpint. Denne bygning er endvidere et af de mest dominerende motiver i fotokonkurrencens grimme-kategori.

De fleste borgere kan godt forstå, at Københavns Kommune ikke kan blande sig i, om bygningen skal rives ned eller ej. Stedet ville ellers egne sig godt til en lille plads eller et grønt hjørne, og generelt er det holdningen, at strækningen nord og syd for Søren Nordbys Allé trænger til et visuelt løft.

Parkeringspladsen foran Fakta ved Skt. Annæ Kirke nævnes af mange som et kedeligt sted med en god placering, og som derfor kunne bruges bedre, fx som en åben, grøn plads med mulighed for torvedage eller andre events. De fleste kommentarer til dette

område peger dog på, at der skal laves nye p-pladser – allerhelst underjordiske – som erstatning for Faktas parkerings-pladser. Der er også ønske om, at man ved apoteket forbedrer adgangen til og fra busserne.

Krydset ved Amagerbrogade og Prinsesse Christines Vej/ Højdevej fremhæves af flere som et farligt kryds med høje hastigheder og mange forskellige typer af parkanter. Her kunne man med fordel indsnævre krydset, så særligt bilernes hastighed reduceres, og give fodgængere bedre forhold i form af bredere fortove. Hjørnet af Prinsesse Christines Vej bruges i forvejen flittigt af Cafe 5-ørens gæster ved synet af blot den mindste solstråle, og en sådan brug af fortovet kan med fordel fremmes.

Der er ikke så mange konkrete forslag til ændringer på strækningen fra Sundbyøster Plads til Sundbyvester Plads. Dog nævnes området omkring Ingolfs Allé og Rodosvej som et oplagt sted at opgradere gaden, fordi området i forvejen tiltrækker folk i kraft af den populære Ingolfs Kaffebær, biblioteket på Rodosvej og flere gode specialbutikker. Og det nævnes også, at man med fordel kunne etablere en markedsplads ved Sundbyøster Plads.

Nogle enkelte nævner også muligheden for at bruge den del af Oxford Allé, der ligger helt ud til Amagerbrogade, mere aktivt. Der er i forvejen et lille område med ret tilvokset beplantning, der hvor Oxford Allé deler sig, men området er fredeligt og uden ret megen trafik, hvorfor det ville være oplagt at nytænke dette lille område.

Desuden nævner flere muligheden for at konvertere den nuværende parallelparkering til skråparkering på strækningen Sundbyøster Plads til Sundbyvester Plads samt flere gadetræer.



Sundbyvester Plads til Vejlands Allé

På strækningen Sundbyvester Plads til Vejlands Allé er det Sundbyvester Plads, der trækker flest kommentarer fra deltagerne i dialogprocessen.

Flere nævner, at der burde gøres en indsats for at gøre Sundbyvester Plads pænere – den er ganske enkelt for trist og grå at se på i dag. En enkelt nævner et kulturhus på pladsen som en mulighed for at løfte hele området omkring pladsen.

Der er tale om et trafikalt knudepunkt med busser som 350S og 5A, ventende passagerer og ret intensiv biltrafik. Pladsen fungerer også som busholdeplads for busser, der holder pause. Pladsen ligger tæt på Gerbrandskolen, og mange børn krydser dagligt Amagerbrogade netop her.

Bag ved busholdepladsen ligger der en legeplads, der for nyligt er blevet opgraderet som led i Københavns Kommunes opgradering af samtlige kommunale legepladser.

På den yderste del af Amagerbrogade foreslås det, at der plantes flere træer som et led i en generel forskønnelse. Nogle undrer sig over, at strækningen fra Vejlands Allé til Tårnbys kommunegrænse ikke officielt er med i projektet og opfordrer til, at et sted som Gyldenriscentret også tænkes med ind i omdannelsen.

Om hele strækningen

Flere foreslår, at dele af Amagerbrogade ensrettes, og at der samtidig udpeges en parallel gade til trafik i den modsatte retning (fx Kirkegårdsvej). Enkelte ønsker, at alle sidegader gøres ensrettede.

Flere foreslår ligeledes en generel hastighedsnedsættelse til 30 eller 40 km/t, et forbud for lastvogne og tunge køretøjer og i det hele taget skabe et bedre miljø for bløde trafikanter. Men der findes også en del, der synes, at cyklernes hastighed skal ned.

Enkelte har foreslået, at bilister kun må køre i bestemte tidsintervaller på Amagerbrogade, fx Amagerbrogade 6.30 til 9.30 og 15.30 til 18.00 + erhvervs-kørsel.

Flere påpeger, at man i projektet bør være opmærksom på trafikproblemer i tilstødende gader, der kan smitte af på Amagerbrogade – fx Amager Boulevard, Holmbladsgade, Øresundsvej osv.

Inspirationskilder for butiksliv

Rigtig mange borgere har benyttet lejligheden til at give et bud på, hvilke gader, byer og lign. de mener, kunne tjene som inspiration til omdannelsen af Amagerbrogade.

Gl. Kongevej nævnes mange gange som en handelsgade, der fungerer godt og som har et varieret butiksudvalg og et hyggeligt handelsmiljø.

Østerbrogade, Vesterbrogade, Frederiksborggade, Ndr. Frihavnsgade, Istedgade og Frederiksberg Allé nævnes som andre eksempler på lange handelsgader med gode butikker og et godt handelsmiljø. Elmegade på Nørrebro fremhæves som et godt eksempel på en gade, hvor det er nemt og sikkert at bevæge sig til fods, og hvor butikkerne ligger tæt sammen.

Jægersborggade, Værnedamsvej, Strødet og Blågårdsgade nævnes som eksempler på kortere gadeforløb, der kunne tjene som inspiration, da der her er god stemning og et godt butiksudbud. Af inspirationskilder fra andre byer nævnes Lyngby Hovedgade og Taastrup Hovedgade som gode eksempler på strøggader.

Af udenlandske eksempler nævnes 5th Avenue i New York, Avenuen i Göteborg samt Götgatan i Stockholm.

Inspirationskilder for liv, ophold og hygge

Mange borgere fremhæver Skt. Hans Torv som et eksempel på en plads, som fungerer rigtig godt. Her er liv, og der sker hele tiden noget, så der tiltrækkes mennesker.

Nyhavn, Amagertorv på Strøget og Gråbrødretorv nævnes også som inspirationskilder for liv, ophold og hygge, fordi stederne inviterer til ophold i deres udformning og i deres funktion.

Inspirationskilder for lys og kunst

Lyon nævnes som et eksempel på en udenlandsk by, hvor byrum konsekvent er tænkt sammen med kunst og lys.

Og Strødet i København og Schönbergstrasse i Berlin som steder med smuk og ensartet belægning.

Inspirationskilder for samspil mellem trafikanter

Flere borgere nævner Nørrebrogade som et godt eksempel på, hvordan der er skabt balance mellem forskellige trafikantgrupper og mere plads til cyklister og gående.

Også Odense, hvor man har skabt gode forhold for cyklister under hensyntagen til de andre trafikanter, er nævnt flere gange.

Roskilde nævnes som inspiration til parkering i zoner og fleksibel brug af p-pladser.





Prioriteringer

I alle dialogaktiviteter har vi spurgt til, hvad folk prioriterer højest i forbindelse med omdannelsen af Amagerbrogade.

Prioriteringer i spørgeskemaundersøgelsen

I spørgeskemaundersøgelsen var prioriteringen helt klar. Både for de erhvervsdrivende og borgerne kom parkeringsmuligheder ud helt i top.

Prioriteringer i Dialogbutikken

I Dialogbutikken har "Prioriteringsmaskinen", hvor borgerne er blevet bedt om at prioritere mellem otte aspekter fra budgetteksten, vist, at "flere træer og mere grønt" klart prioriteres højst, mens bredere cykelstier, bredere fortove og færre biler følger efter. Lavest prioriteres mere plads til busserne, men ofte forklarer borgerne, at de mener, at det jo automatisk følger, hvis der er færre biler.

Prioriteringer på Visionsmøderne

På visionsmøderne blev alle deltagere til sidst på mødet bedt om at fortælle, hvad der for dem var det allervigtigste.

Her var det reduceret biltrafik, der blev nævnt flest gange, fulgt af fokus på, at der skal tages hensyn til forretningerne og måske overvejes, at de kan placeres mere hensigtsmæssigt i zoner. Dernæst prioriterede deltagerne på visionsmøderne, at der skal være plads til alle trafikanter, cyklister og gående, og dernæst mere grønt i gadebilledet.

Det blev også nævnt, at forholdene for cyklister skulle forbedres, bedre p-forhold, klimatækning samt facade- og butiksrenovering.

Prioriteringer fra mødet med de erhvervsdrivende

Prioriteringerne på mødet med de erhvervsdrivende viste, at forbedrede parkeringsmuligheder blev nævnt af flest, mens reduktion af gennemkørende trafik blev nævnt af næsten lige så mange. Desuden tiltag, som kan medvirke til, at der kommer flere forskellige små butikker, og at folk bruger Amagerbrogade mere.

TOP 3

– Visionsmøderne

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

TOP 3

– Dialogbutikken

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

TOP 3

– Møde med erhvervsdrivende

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



Interessenter

Der er mange mere eller mindre formaliserede interessenter på og omkring Amagerbrogade. I dialogprocessen er der peget på et antal og også givet nogle bud på, hvordan de kan indgå og indtænkes i omdannelsen.

Borgerne og butiksejerne

Meget af dialogen både i Dialogbutikken og på visionsmøderne har handlet om Amagerbrogades udseende, nedslidthed og lidt beskidte og lurvede udseende nogle steder.

Her peges der på, at borgerne jo selv har en rolle at spille – oprydning, brug af skraldespande i stedet for, at affald smides på gaden, fjernelse af efterladenskaber efter hunden etc.

Butiksejerne har også et ansvar for, at deres facader vedligeholdes og at fortovet foran butikken ryddeligholdes. De skal også kunne opfordres til at gøre en større indsats.

Handelsforeningen – Ama'r Butikkerne

Handelsforeningen – Ama'r Butikkerne – er nævnt som et netværk, der med fordel kunne gøre en indsats, når omdannelsen skal ske. Der peges fra mange sider, men især fra erhvervslivsrepræsentanterne, på, at Handelsforeningen burde være en meget stærkere medspiller i at skabe mere liv og udnytte de eksisterende og nye rammer.

Der er især på mødet for de erhvervsdrivende kommet en række konkrete forslag til, hvad Handelsforeningen kunne gøre:

- Flere fælles events
- Mellemmand til udlejere
- Koordinere søndagsåbning
- Bistå nystartede iværksættere
- Skabe bedre samarbejde mellem Amagerbrogade og Amager Centret
- Skaffe sponsorer til events

Forslag til, hvordan Handelsforeningen bliver stærkere, så dette bliver muligt, gik bl.a. på, at medlemskabet skulle være tvunget ligesom i visse områder, hvor der er tvungne grundejerforeninger, men at hvis der var et større konkret udbytte, så ville medlemskab også være mere attraktivt, end det er i dag.

Kommunen

Rigtigt mange ser på kommunen som både en med- og en modspiller.

Kommunen skal på den ene side støtte udviklingen, men skal heller ikke blande sig for meget. På den anden side er der mange opfordringer til, at kommunen i forbindelse med omdannelsen tager en større rolle på sig i forhold til at få mere liv i gaden, udleje de tomme butikslokaler eller bruge dem til andet.

Lokaludvalg

Lokaludvalgene er allerede meget involveret i følgegruppen for Amagerbrogadeprojektet, men de vil også fremover kunne involveres i forskellige tiltag.

Andre foreninger

Igennem Dialogbutikken er det blevet tydeligt, at der er – og har været – forskellige mindre projekter i gang, fx ved Svinget (den gamle Amagerbane), Prags Boulevard, omkring Grønne Stier og i forbindelse med projekter drevet af beboerforeninger. Flere af disse vil gerne være aktive i forbindelse med omdannelsen og har måske tegninger, ideer og ønsker, der vil kunne nyttiggøres.



Mere om metoden

I dette afsnit beskrives den dialogproces, som Pluss har tilrettelagt og gennemført i perioden ultimo februar til ultimo marts 2013. I afsnittet beskrives aktiviteterne, hvor mange borgere der har deltaget i aktiviteterne, og hvilket udbytte der er kommet ud af de enkelte aktiviteter. I afsnittet beskriver vi også, hvordan de enkelte tæter i dialogprocessen har levet op til forventningerne til dialogprocessen, ligesom processens styrker og svagheder vurderes.

Dialogprocessen har omfattet forskellige aktiviteter, der alle har haft til formål at informere og inddrage offentligheden i helhedsplanprocessen og sikre konkrete input til arbejdet med helhedsplanen.

Dialogprocessen er tilrettelagt i dialog med Center for Trafik og de øvrige rådgivere. Pluss har holdt flere møder med de eksterne rådgivere fra Via Trafik og Schønherre for at sikre, at dialogprocessen blev tilrettelagt, således at resultatet kunne bruges i udarbejdelsen af helhedsplanen.

Vi har lagt vægt på at have en bred vifte af aktiviteter og at være massivt til stede, hvor man kan komme i dialog med en bred vifte af borgere. I tilrettelæggelsen af vores aktiviteter har vi skelet til de personprofiler, vi udviklede i forbindelse med udarbejdelse af tilbuddet til Københavns Kommune, for at sikre, at vi planlagde aktiviteter, hvor alle vores personprofiler ville have mulighed for at blive inddraget.

Vi har også lagt vægt på en tilstedeværelse på de sociale medier og har i den forbindelse brugt Facebook til både dialog og en fotokonkurrence, som skulle appellere til de yngre borgere.

Der er blevet gjort opmærksom på aktiviteterne på forskellige platforme. De to visionsmøder og mødet for de erhvervsdrivende blev annonceret i Amager Bladet. Derudover er der blevet delt flyers ud på Amagerbrogade og i Dialogbutikken om de forskellige aktiviteter,

der er blevet hængt plakater og bannere op, og der er lagt flyers ud i butikkerne på Amagerbrogade og i Amager Centret. På hjemmesiden og på Facebook er alle interesserede blevet opfordret til at deltage i møderne, i fotokonkurrencen, i surveyet og til at besøge Dialogbutikken.

Informationer omkring aktiviteterne er ligeledes blevet distribueret gennem andre kanaler såsom lokaludvalgene og Ama'r Butikkerne.

Vi har også lagt vægt på en tilstedeværelse på de sociale medier og har i den forbindelse brugt Facebook til både dialog og en fotokonkurrence, som skulle appellere til de yngre borgere.

Der er blevet gjort opmærksom på aktiviteterne på forskellige platforme. De to visionsmøder og mødet for de erhvervsdrivende blev annonceret i Amager Bladet. Derudover er der blevet delt flyers ud på Amagerbrogade og i Dialogbutikken om de forskellige aktiviteter, der er blevet hængt plakater og bannere op, og der er lagt flyers ud i butikkerne på Amagerbrogade og i Amager Centret. På hjemmesiden og på Facebook er alle interesserede blevet opfordret til at deltage i møderne, i fotokonkurrencen, i surveyet og til at besøge Dialogbutikken.

Informationer omkring aktiviteterne er ligeledes blevet distribueret gennem andre kanaler såsom lokaludvalgene og Ama'r Butikkerne.

Visionsmøder

Borgermøder er den traditionelle måde at inddrage borgerne på. Denne metode har vi også benyttet i forbindelse med Amagerbrogade.

Der har været afholdt to åbne borgermøder, som vi har kaldt visionsmøder. Møderne blev afholdt den 5. og den 13. marts 2013, hhv. i Amager Bio og på Gerbrandskolen. Men hvor borgermøder til tider udarter





sig til at være diskussion mellem nogle få, dedikerede ildsjæle, var visionsmøderne planlagt som egentlige workshops, hvor alle deltagere fik mulighed for at få indflydelse på, hvad der skulle tales om inden for de temaer, som var nødvendige at afdække for at kunne udarbejde helhedsplanen.

Visionsmøderne for borgere blev tilrettelagt med afsæt i et til formålet udarbejdet visionsspil, som sikrede, at deltagerne behandlede nogle af de spørgsmål, som de rådgivere, der skal udarbejde helhedsplanen, anså for vigtige.

På visionsmøderne blev rammerne for helhedsplanarbejdet præsenteret af områdechef for Trafikplan i Center for Trafik, Brian Hansen, og derefter spillede deltagerne visionsspillet om Amagerbrogade. Spillet havde til formål at hjælpe borgerne med at generere ideer og visioner for Amagerbrogade inden for de tre gennemgående temaer:

Mennesker og Mødesteder
Handel og Handlende
Trafik og Parkering

Spillet havde en række spørgsmål af både lukket og åben karakter, som borgerne i en styret proces i grupper besvarede så mange af som muligt. Der var også mulighed for at stille spørgsmål til processen samt spørgsmål af mere opklarende karakter i plenum.

Der deltog ca. 35 borgere i mødet den 5. marts i Amager Bio og ca. 25 borgere i mødet den 13. marts på Gerbrandskolen.

Der blev foruden de åbne møder for borgere afholdt et møde specifikt for de erhvervsdrivende på og omkring Amagerbrogade. Mødet blev afholdt i samarbejde med Københavns Erhvervsservice (KES).

De erhvervsdrivende på Amagerbrogade er blevet inviteret til arrangementer via annoncer i Amager Bladet, personligt afleverede flyers i butikken samt

mail fra Ama'r Butikkerne (gælder kun for foreningens medlemmer).

På mødet blev deltagerne informeret om rammerne for helhedsplansarbejdet, hvad KES kan bidrage med, og deltagerne fik også mulighed for at stille spørgsmål. Gennem gruppearbejde fik de erhvervsdrivende mulighed for at give input til processen ud fra deres perspektiv.

Der deltog i alt ca. 25 personer i erhvervsmødet, der fandt sted den 18. marts 2013 i Beta på Øresundsvej.

Dialogbutikken i Amager Centret har været åben fra lørdag den 2. marts til lørdag den 23. marts, hverdage fra kl. 14 – 18 og lørdage fra kl. 10 – 14. Den har været bemandet med rådgivere fra Pluss og Københavns Kommune (2 – 5 personer) samt på nogle dage også medlemmer af følgegruppen.

Det har været et vigtigt parameter for placeringen af butikken, at den fik en central placering et sted, hvor mange mennesker naturligt bevæger sig forbi til eller fra Amagerbrogade. Med en placering i det gamle borgerservice i Amager Centret har det været muligt at komme i kontakt med rigtig mange mennesker, som både bruger Amagerbrogade og de omkringliggende gader.

Butikkens placering i Amager Centret var samtidig et udtryk for det muliges kunst. Butikken var oprindeligt tænkt placeret på Amagerbrogade, men det var ikke muligt at få en aftale i stand om leje af et centralt beliggende lokale på Amagerbrogade, idet det ønskede lokale netop stod for at skulle renoveres.

I Dialogbutikken har borgerne fået oplysninger om budgettekstens ramme for helhedsplanen, fået aflivet diverse fordomme og rygter om, hvad der skulle ske med Amagerbrogade samt givet input til, hvad de syntes, helhedsplanen burde indeholde. Borgerne har så at sige været "eksperter" i brugen af Amagerbrogade og har bidraget med observationer og refleksioner om konkrete steder på Amagerbrogade, der kunne





forbedres. Borgerne har ligeledes bidraget med mere overordnede overvejelser om, hvad der kunne gøre Amagerbrogade til en bedre gade for dem.

Gennem en række "stationer" i butikken kunne borgerne prioritere mellem otte elementer fra budgetteksten, og på et stort kort har de skrevet deres konkrete, sted specifikke eller generelle kommentarer ned på post-it.

Der har været i alt 1.100 borgere i butikken i den periode, den har haft åbent, fra 2. – 23. marts. Et langt større antal er blevet informeret om den igangværende helhedsplanproces ude på gangen foran butikken, hvor vi stod for at invitere folk indenfor.



Der har været delt 100 plakater og 1.000 flyers ud i perioden, og størsteparten af butikkerne på Amagerbrogade, der har været interesseret, har fået flyers til at ligge i butikken og/eller en plakat til ophængning.



Fotokonkurrence

Fotokonkurrencen blev etableret som et forsøg på at involvere de yngre og informere på en ny og anderledes måde om dialogprocessen. Billederne er blevet uploadet direkte til Facebook eller via Instragram eller mail.

Pluss sendte oplysninger om fotokonkurrencen til en række skoler omkring Amagerbrogade og opfordrede til at deltage i konkurrencen. Desuden blev der udarbejdet en folder om fotokonkurrencen, som blev uddelt i Dialogbutikken, ligesom der blev annonceret for den på Ny Amagerbrogades Facebook og i annoncer i Amager Bladet.

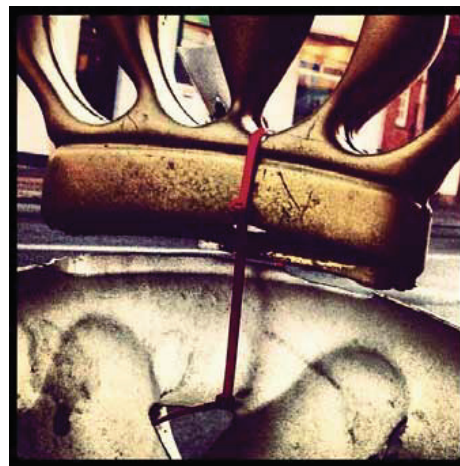
Der blev i perioden i alt indsendt 149 billeder til fotokonkurrencen.

Billederne var naturligt nok af meget forskellig kvalitet, men de har givet et interessant indblik i amagerkanernes syn på Amagerbrogade og på meget fin måde spillet sammen med de input, der er kommet fra de øvrige dialogaktiviteter. Der var fx en del billeder af et bestemt, faldefærdigt hus og også flere billeder af skrald, lukkede butikker og nedslidte facader. Men der var også poetiske og sjove billeder af pudsige eller smukke detaljer.

Fotokonkurrencen havde to elementer: Lodtrækning og kåring.

I lodtrækningsdelen blev der blevet trukket lod om et gavekort hver uge mellem alle de indkomne billeder i den pågældende uge. Lodtrækningen skete helt vilkårligt ved hjælp af en automatiseret lodtrækningsfunktion. Det var to privatpersoner og en 6. klasse fra en skole på Amager, der vandt de tre gavekort.

Kåringsdelen af fotokonkurrencen havde tre kategorier: det smukkeste, det grimme og det sjoveste. Kåringen af vinderne i de tre kategorier foregik med assistance fra et dommerpanel bestående af



Ole Pedersen, formand for Amager Øst Lokaludvalg
Lars Rinfalk, formand for Amager Vest Lokaludvalg
Niels Tørsløv, Centerchef for Center for Trafik
Jacob Schneider, journalist på Amager Bladet.

De fire dommere fik tilsendt 4 billeder i hver kategori, og de skulle blandt disse udpege deres favorit og begrunde valget. På baggrund heraf er der udpeget 3 vindere, som hver har fået en iPad Mini som præmie.

Præmierne blev overrakt i Dialogbutikken den 23. marts 2013.

Spørgeskemaundersøgelsen

Som et led i dialogprocessen er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse i perioden fra den 28. februar til 19. marts 2013.

Formålet med undersøgelsen var at få et billede af især de erhvervsdrivendes prioriteringer, men spørgeskemaundersøgelsen blev konstrueret, så den både kunne besvares af erhvervsdrivende, borgere og besøgende i Amagerbrogadeområdet, der har haft en interesse i projektet.

Det webbaserede spørgeskema er blevet besvaret af i alt 770 personer. Der er ikke tale om en repræsentativ undersøgelse, men undersøgelsen giver en indikation af de centrale interessenters vigtigste prioriteringer, og den kan bruges som illustration og forstærkning af tendenser i den mere kvalitative dataindsamling: Borgermøderne og Dialogbutikken.

Blandt respondenterne er 8 % erhvervsdrivende, 75 % beboere og 21 % besøgende. Det er muligt at være både beboer og erhvervsdrivende, og lidt under halvdelen af de erhvervsdrivende, der har deltaget i spørgeskemaundersøgelsen (44 %), bor også selv på Amager. Det er grunden til, at summen af besvarelserne også bliver på over 100 %.

I grupperne borgere og besøgende er der en jævn fordeling af kvinder og mænd, mens hovedparten (68 %) af de erhvervsdrivende er mænd.

Spørgeskemaet er især blevet udfyldt af personer i aldersgrupperne 21-60 år.

Spørgeskemaet har man kunne finde både på projektets Facebook side og på Københavns Kommunes hjemmeside. Link til undersøgelsen er desuden sendt direkte til medlemmerne af Ama'r Butikkerne. Man har også kunnet svare på spørgeskemaet i Dialogbutikken – både på internettet og i en papirversion.

Der er udarbejdet en tabelrapport, der samler hele talmaterialet fra spørgeskemaundersøgelsen. I denne rapport har vi valgt at fokusere på de overordnede temaer for omdannelsesprocessen og fremhæver forskelle og ligheder i erhvervslivets, borgernes og de besøgendes syn på forskellige centrale emner.





Projekthjemmeside

Projekthjemmesiden www.kk.dk/nyamagerbrogade har fungeret som et yderligere informations- og dialogværktøj. Siden har været nævnt på alt skriftligt materiale, og her har borgerne kunnet læse mere om projektets rammer og finde kontaktoplysninger i form af telefonnummer og e-postadresse direkte til de personer i Teknik og Miljøforvaltningen, der kan besvare specifikke spørgsmål.

Der har været 10 borgerhenvendelser i perioden, og efter dialogprocessens afslutning er der modtaget yderligere 8 henvendelser. Heraf er fire deciderede forslag taget med i dette materiale.

Der har i perioden 1. januar 2013 – 1. april 2013 været 1.523 unikke besøgende på siden.

Facebook

Projektet har haft en Facebook side – www.facebook.com/nyamagerbrogade

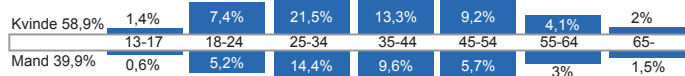
På denne side har borgerne haft mulighed for at komme med kommentarer og ideer, og siden har været omdrejningspunkt for fotokonkurrencen om det grimme, det smukkeste og det sjoveste på Amagerbrogade, så de billeder, som er blevet indsendt til konkurrencen, har kunnet ses på Facebook siden.

Facebook var et forsøg på at nå flere borgere og måske også en yngre målgruppe.

I alt har 1.464 personer "synes godt om" siden fra ultimo februar til primo april 2013. Disse personer har tilsammen over 300.000 venner, som potentielt er blevet informeret om, at projektet er i gang. Dette sker, hvis disse personer kommenterer eller "synes godt om" noget på siden, fx et billede eller en kommentar. Der var på det tidspunkt, hvor dialogen var på sit højeste, 434 personer, der talte om siden, altså omtalte den i egne beskeder. I løbet af den sidste uge af dialogen var der fx 32.966 personer, der så et stykke indhold fra siden et sted på Facebook.

Reklamerne, der er indrykket for siden, er blevet vist 19.304 gange, og 1.472 har klikket på dem.

På Facebook har Pluss og Københavns Kommune sammen faciliteret dialogen ved at svare på direkte spørgsmål og ved i nogle tilfælde at henvise til materiale som fx Trafikplanen og dens tiltag <http://www.kk.dk/da/om-kommunen/indsatsomraader-og-politikker/trafik-og-infrastruktur/trafikplaner/amager-trafikplan>



En fordeling på brugernes køn og alder viser en overvægt af brugere mellem 25 og 34 år og en større andel af kvinder end mænd.

Borgere har også brugt Facebook siden til at poste forslag, artikler og andet som inspiration fx <http://www.copenhagenize.com/2013/03/closing-streets-to-cars-for-good.html>, og det er der så opstået en diskussion ud fra mellem borgere, sådan som det er kutyme på Facebook.

Sådanne situationer har Pluss ikke altid blandet sig i – kun hvis der decideret var behov for opklaring eller svar fra os om processen. Der har været meget få decideret kritiske eller provokerende opslag, og det har ikke været nødvendigt at slette opslag eller blokere brugere, jf. retningslinjerne for god tone i debatten.

Der er eksempler på, at andre foreninger eller interesserede personer har taget afsæt i gruppen og fx blogger om den, og på den måde øges spredningseffekten væsentligt, da information om Ny Amagerbrogade når endnu længere ud.

Dialog butik

I butikken har vi informeret og haft en inddragende dialog med knap 1.100 personer og informeret langt flere. De besøgende i Dialogbutikken repræsenterede et bredt udsnit af befolkningen: fra børn og unge til ældre, gangbesværede, og især unge mennesker med små børn, som meget sjældent deltager i fx borgermøder om aftenen. I Dialogbutikken har der også været borgere med anden etnisk baggrund end dansk, og i flere tilfælde har vi slået over i engelsk for at informere borgere, der ikke forstod tilstrækkeligt godt dansk. Alle har haft mulighed for at skrive kommentarer på Amagerbrogadekortet og prioriteret i Prioriteringsmaskinen. Vi har også haft besøg i Dialogbutikken af et par af de hjemløse i området.

Mange personer gav af sig selv udtryk for, at de satte pris på muligheden for at kunne deltage i dialogen uden at behøve at skulle ud af huset en aften til et møde.

Nogle besøgende har vi kun talt med i nogle få minutter, andre har vi ført lange dialoger med. Ofte er der sket det, at flere borgere er blevet inddraget i den samme dialog, og den enkelte borger har dermed diskuteret projektet med medborgere på tværs af holdninger, behov og viden – og med dialogrådgiveren som facilitator.

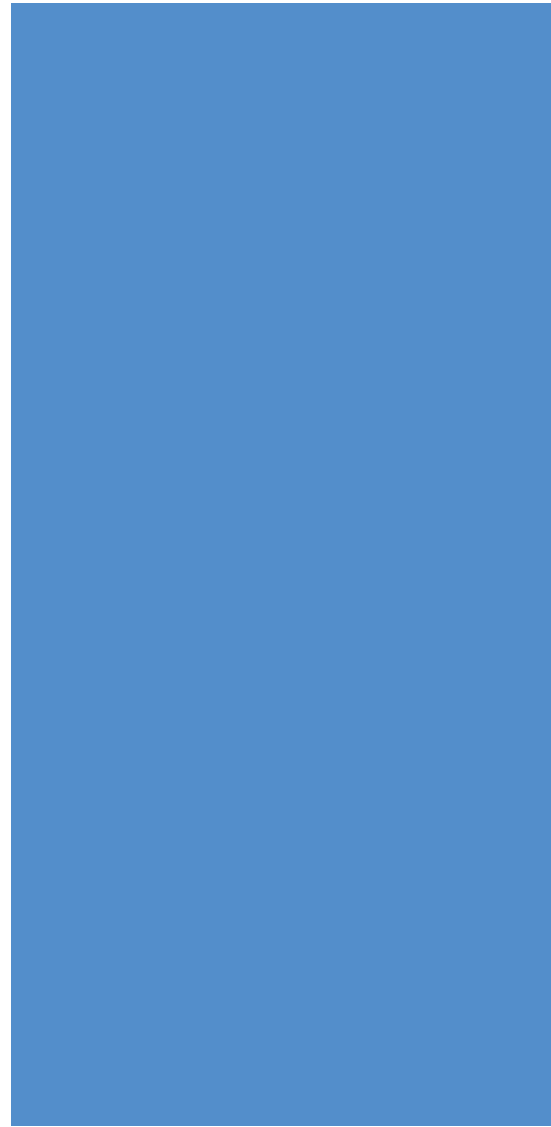
Vi har gennemført en lille evaluering blandt de besøgende. Undersøgelsen kan udelukkende bruges som en pejling, der – sammen med folks spontane udsagn om "hvornår er det dog en god idé" og "jeg har ikke tid til at gå til borgermøder" – bekræfter, at denne måde at inddrage borgerne på giver mening for den enkelte, der i butikken modtager én-til-én information og får mulighed for at give sin mening til kende på en måde, der kun kræver et kort tidsforbrug for borgeren. Denne form for borgerinddragelse tager tid. Men i forhold til, hvor mange mennesker projektet er kommet i berøring med og har inddraget, så er det ikke en tidskrævende metode.

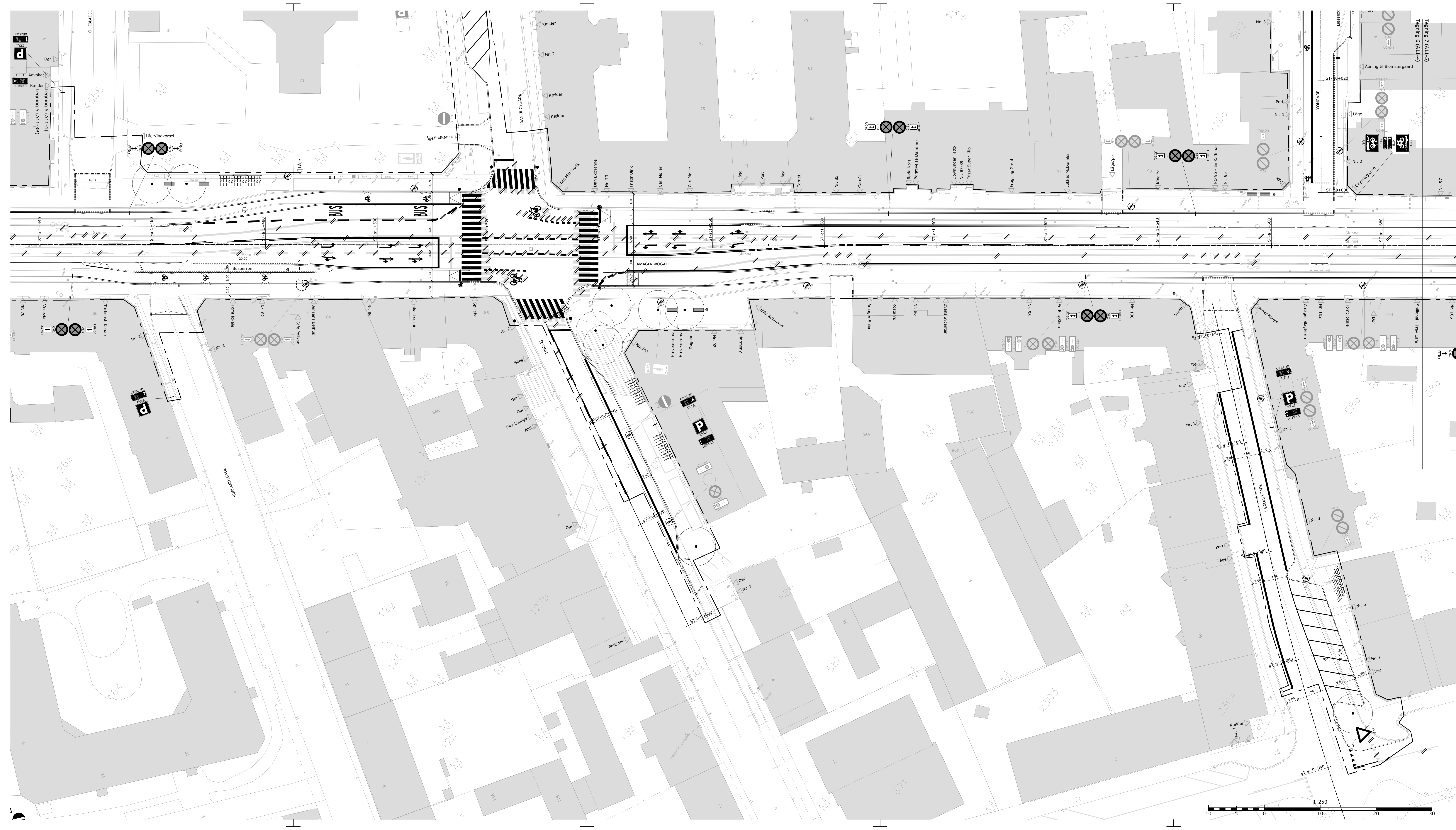
Aktivitet	Antal inddragede	Karakter af inddragelse/ information
Dialogbutik	1100	Besøgende i butikken
Survey	770	Respondenter
Visionsmøder	60	Deltagere
Møde for erhvervsdrivende	25	Deltagere
Fotokonkurrence	149	Indsendte billeder
Hjemmeside	1523	Unikke besøgende
Facebook	1464	Likes

Herover ses en skematisk oversigt over, hvor mange mennesker der er blevet inddraget i eller informeret om dialogprocessen: Som man kan se, er vi i dialogprocessen nået ud til rigtig mange mennesker, der i større eller mindre omfang er blevet inddraget i processen eller er blevet informeret om projektet.

Vurdering af dialogprocessen

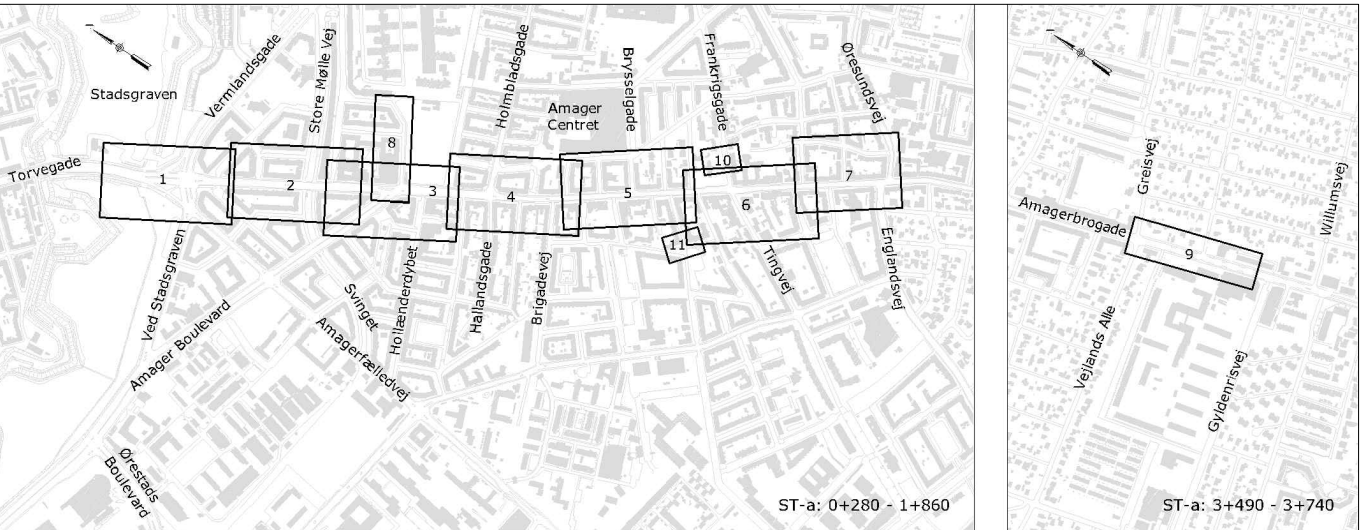
Vi vurderer, at vi med dialogprocessens samlede, brede tilgang er nået ud til langt flere mennesker end ved en mere traditionel inddragelsestilgang, der som oftest har karakter af informerende borgermøder.





SIGNATURFORKLARING

- Entreprisegrænse
- Ekisterende forhold
- Kantsten, fasgranit
- Kantsten, fasgranit, nedsænket
- Kantsten, kløvet granit
- Kantsten, kløvet granit, nedsænket
- Kantsten, fasgranit, specialbuskantsten
- Brosten, nedsænket
- Rampe
- Ekisterende skiltestander
- Wireophængt færdselstavle (Opsættes af anden entreprenør)
- Skiltestander, lige enkelt- / dobbeltsidet
- Skiltestander, buet enkelt- / dobbeltsidet
- Skiltestander, gagle
- Ekisterende afmærkning
- Afmærkning rydes
- Skilt nedtages
- Skilt og stander nedtages
- Cykelfelt
- Q41.1C Vognbanelinje, midtlinje/delelinje (2,5 x 5 x 0,1m)
- Q42.1C Varslingslinje, midtlinje (5 x 2,5 x 0,1m)
- Q44BC Spærrelinje (0,1m)
- Q45C Spærreflåde (0,3 x 0,5 m)
- Q46.1ABC Bred ubrudt kantlinje (0,3m)
- Q47.11C Bred punkteret kantlinje (2 x 2 x 0,3m)
- Q47.12BC Bred punkteret kantlinje (1 x 1 x 0,3m)
- Q49BC Punkteret linje til opdeling af stier (1 x 1 x 0,1m)
- S11BC Vigelinje (0,5 x 0,3 x 0,6m)
- S11BC Vigelinje (0,5 x 0,4 x 0,6m)
- S13BC Stoplinje (0,3m)
- S17BC (0,5 x 0,5 x 3,5m)
- S17BC (0,5 x 0,5 x 8,7m)
- S21BC Cykelfelt (0,5 x 0,5 x 0,3m)
- S32BC Bump (0,5 x 0,5 x 0,5m)
- R11.1C Ligeudpil (2,6 x 0,15 m)
- R11.4C Venstresvingspil (2,6 x 0,15 m)
- R11.5C Højresvingspil (2,6 x 0,15 m)
- Ligeud venstretil (2,6 x 0,15 m)
- R16.4BC Venstretil for cyklist (1,7 x 0,1 m)
- V21BC Cykelsymbol (2 m)
- V21BC Cykelsymbol (1 m)
- V43C Bussymbol (2,4 m)
- V43C Bussymbol (2,4 m) med ligeud pil
- Nyt træ
- Ekisterende træ
- Signalstandere, lav fodgænger
- Signalstandere, normal
- Signalstandere, høj
- Lille galmast
- Stor galmast
- Busstander
- Bænk
- Affaldskurv
- Cykelstativ



Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisontekst	Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisontekst
a	19.03.2017	25	ph	Åbning af vejen og indretning af vejen	e				
b	25.01.2018	25	ph	Revideret tekst i revisortekst	e				
c					f				

Københavns Kommune
Teknik- & Miljøforvaltningen

Byens Fysiske
Sikrings Brygge 37
2300 København S

Tlf: 33 66 35 11
E-mail: anlæg@tmf.kk.dk

via trafik
Søvej 138, 3460 Brønshøj, Tlf: 4628 9600

ANDERSEN & GRØNLUND APS
Vejløg 2, 4130 Viby, Tlf: 404 1330

SCHÖNHERR
Esbjergvej 4, 2450 Rødovre, Tlf: 22 39 01 00

ORICON

Ny Amagerbrogade	Projektnr.: 01093	Fasebetegnelse: Hovedprojekt	Dato: 31.03.2017
ST-a: 1+440 - 1+460; ST-e: 0+040 - 0+120 og ST-h: 0+000 - 0+060	Projekteret / tegnet: PH/JS	Kontrolleret: BRJ	Godkendt: PH
Afmærkningsplan 6 Amagerbrogade/Tingvej	Målforhold: 1:250	Projektleder i Københavns Kommune: JENLOW	Tegningsnr.: 1287 16
	Tegningsformat: 594x1260 mm		