

Anbefalinger

Københavnersamling
Amager 2024



Indhold

| | |
|--|----|
| Velkomst | 4 |
| Del 1 Introduktion | |
| Opgave | 7 |
| Københavnersamlingens medlemmer og sammensætning | 8 |
| Del 2 Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger | |
| Vores vision | 12 |
| Vores guidende principper for trafik og byrum på Amager | 13 |
| #1 Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager | 14 |
| #2 Biltrafik | 19 |
| #3 Cyklister og gående | 21 |
| #4 Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning | 24 |
| #5 Kollektiv trafik | 28 |
| #6 Parkering | 30 |
| Del 3 Udtalelser | |
| Ekspertudtalelse | 35 |
| Tredjeparts udtalelse | 36 |
| Del 4 Københavnersamlingens proces og forløb | |
| Kort om metoden | 38 |
| Københavnersamlingens organisering | 39 |
| Arbejdsmetoder | 40 |
| Københavnersamlingens forløb | 41 |
| Kort om samlingerne | 42 |

Velkomst

Kære læser

Du sidder nu med den samlede anbefalingsrapport fra Københavnersamling Amager 2024. Rapporten præsenterer medlemmernes arbejde og anbefalinger til fremtidens trafik og byrum på Amager. Den indeholder også Københavnersamlingens baggrund, opbygning og forløb samt udtalelser fra Københavnersamlingens ekspertgruppe og tredjepartsekretariat.

Rapporten er opdelt i fire:

Første del er en introduktion til Københavnersamlingen, hvor du kan læse om Københavnersamlingens arbejdsramme, mandat og medlemmer.

Anden del præsenterer Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger til fremtidens trafik og byrum på Amager.

I tredje del er der udtalelser fra ekspertgruppen og tredjepartsekretariat, som på hver sin måde har betjent Københavnersamlingen.

Fjerde del indeholder et overblik over Københavnersamlingens arbejdsmetoder og forløb.

God læselyst!



Del 1

Introduktion



Opgave

Københavnersamlingen er en del af Amagers nye trafik- og byrumsplan, som forventes at være færdig og politisk vedtaget medio 2026.

Københavnersamlingens medlemmer har bidraget med at give indblik i, hvordan de ønsker, at pladsen i deres lokalområde bliver prioriteret. Det er der kommet en vision samt en række guidende principper og anbefalinger ud af.

Københavnersamlingen har arbejdet med at udvikle anbefalinger til følgende kernespørgsmål:

- ***Hvordan skal vi prioritere pladsen mellem gående, cyklende, kollektiv trafik, biltrafik og ophold på Amager i fremtiden?***

Mandat

Gennem et politisk vedtaget mandat, har politikerne i Teknik og Miljøudvalget forpligtet sig til at lytte og tage imod Københavnersamlingens anbefalinger. De har desuden forpligtet sig til at behandle anbefalingerne på minimum ét af deres møder, og at lade Københavnersamlingen arbejde med afsæt i faglighed, og uafhængigt af politiske interesser. Mandatet kan læses i sin fulde længde nedenfor.

- Teknik- og Miljøudvalget har givet Københavnersamling 2024 mandat til at udarbejde uvildige anbefalinger til det kernespørgsmål, som Københavnersamlingen er blevet stillet.
- Teknik- og Miljøudvalget støtter op omkring Københavnersamlingens arbejde og udfald af anbefalinger – uanset andre politiske dagsordner og strategier.
- Anbefalingerne behandles i Teknik- og Miljøudvalget på minimum ét udvalgsmøde, og udvalget redegør i den forbindelse for, hvordan anbefalingerne bliver fulgt – og ikke fulgt.
- Teknik- og Miljøudvalget er forpligtet til at give en status på den politiske behandling af anbefalingerne via mail til Københavnersamlingens medlemmer samt offentligt via Københavns Kommunes egne kommunikationskanaler. Det sker inden for de første tre måneder efter anbefalingerne er overleveret fra Københavnersamlingen, samt igen inden for 12 måneder med henblik på at orientere medlemmerne af samlingen om status på fremdrift og/eller implementeringen af deres anbefalinger.
- Teknik- og Miljøudvalgets fagudvalg er ikke forpligtet til politisk at følge eller vedtage alle anbefalinger.

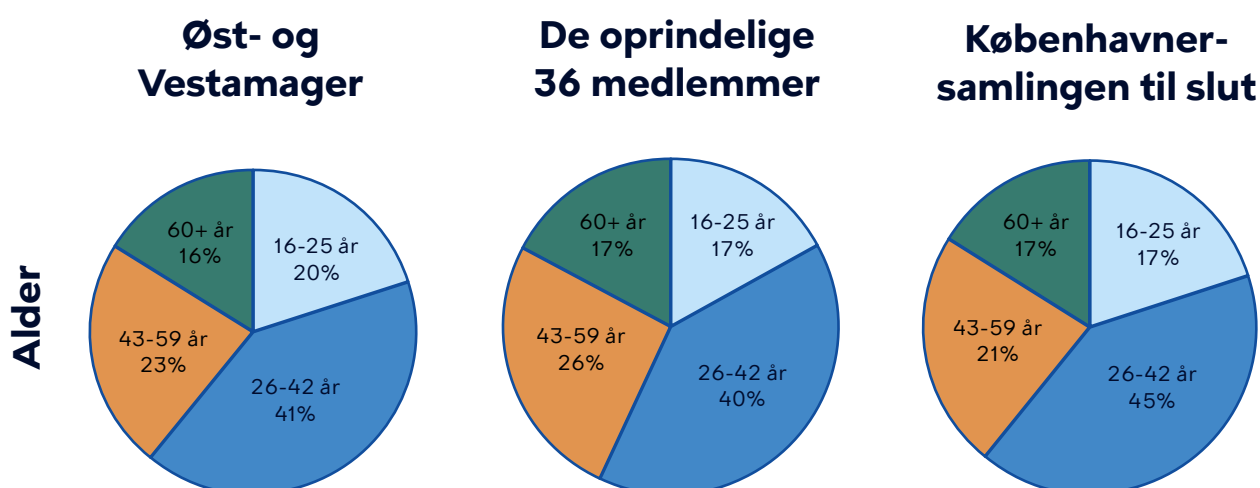
Københavnersamlingens medlemmer og sammensætning

I august 2024 blev cirka 18.000 københavnere fra lokaludvalgsområderne Amager Vest og Amager Øst inviteret til at deltage i Københavnersamlingen via e-Boks. 401 tilmeldte sig Københavnersamlingen og blandt dem blev 36 profiler udtrukket til at afspejle Amager Øst og Vests beboere ud fra valgte kriterier. Disse kriterier var alder, uddannelse, køn og adgang til bil. Derudover blev der også taget højde for, hvor på Amager medlemmerne bor, så så mange kvarterer som muligt var repræsenteret.

Frafald

Lige som i mange andre frivillige processer regner man med et frafald undervejs i en borgersamling. Det har der også været i år Københavnersamling Amager. Som det fremgår af graferne, er der sket en mindre forskydning på parametrene: uddannelse og alder. Her udgør de 26-42-årige en større andel af Københavnersamlingen end i begyndelsen. Og ved uddannelsesmæssig baggrund er det sket en reducere af medlemmer med videregående uddannelse. Forskydningerne er dog ikke markante, og har derfor ikke haft en væsentlig betydning for københavnersamlingens samlede repræsentativitet.

Figurene herunder og på næste side viser sammensætningen af de oprindelige 36 medlemmer af Københavneringet, og sammensætningen af de 29 amargerkanere, der var aktive i gruppen til sidst i processen sammenlignet med Amagers reelle befolkningssammensætning. Vi definerer personer som aktive medlemmer, hvis de har deltaget i mere end 2 af møderne, ikke meldt sig aktivt ud af Københavnersamlingen, og derfor har fulgt med i hele processen, herunder fået tilsendt materiale og referater, samt haft muligheden for at stemme om de endelige anbefalinger.

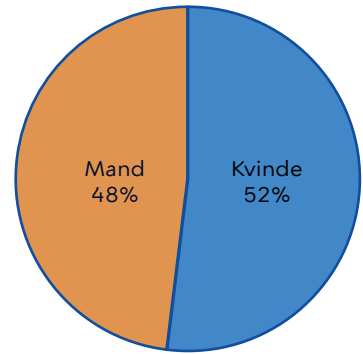
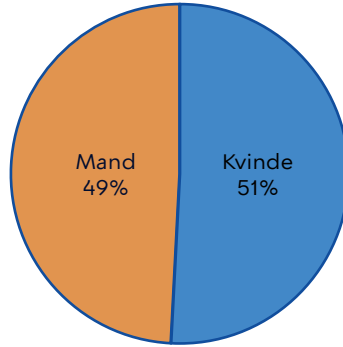
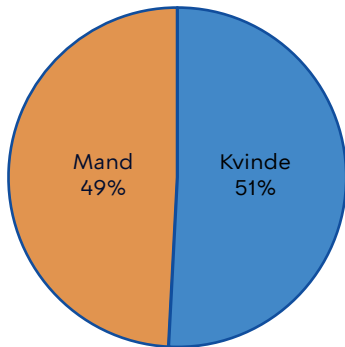


Øst- og Vestamager

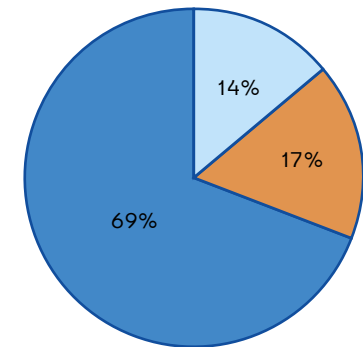
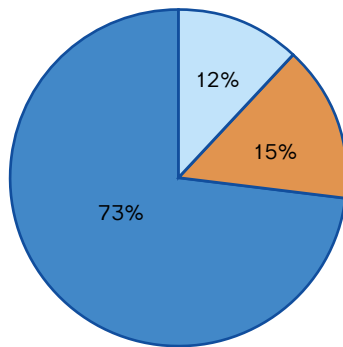
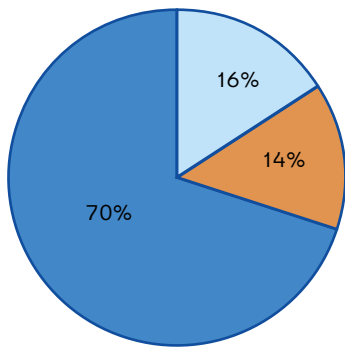
De oprindelige 35 medlemmer

Københavner-samlingen til slut

Køn

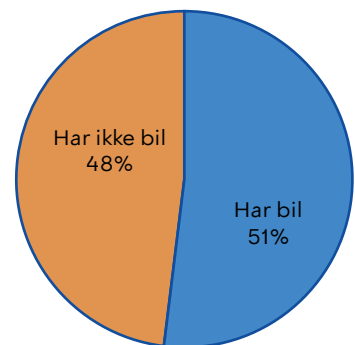
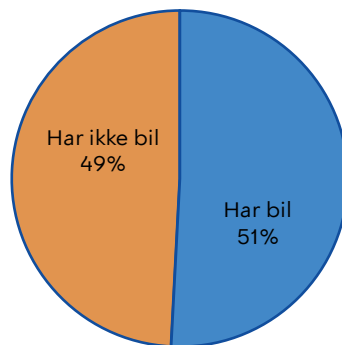
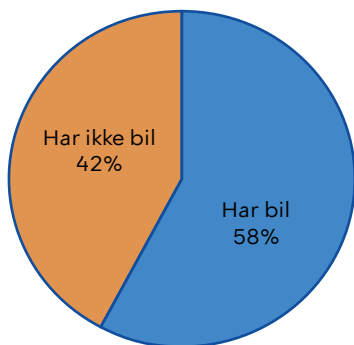


Uddannelse



- Grundskole / Andet
- Erhvervsfaglig
- Videregående (inkl. gymnasial)

Adgang til bil

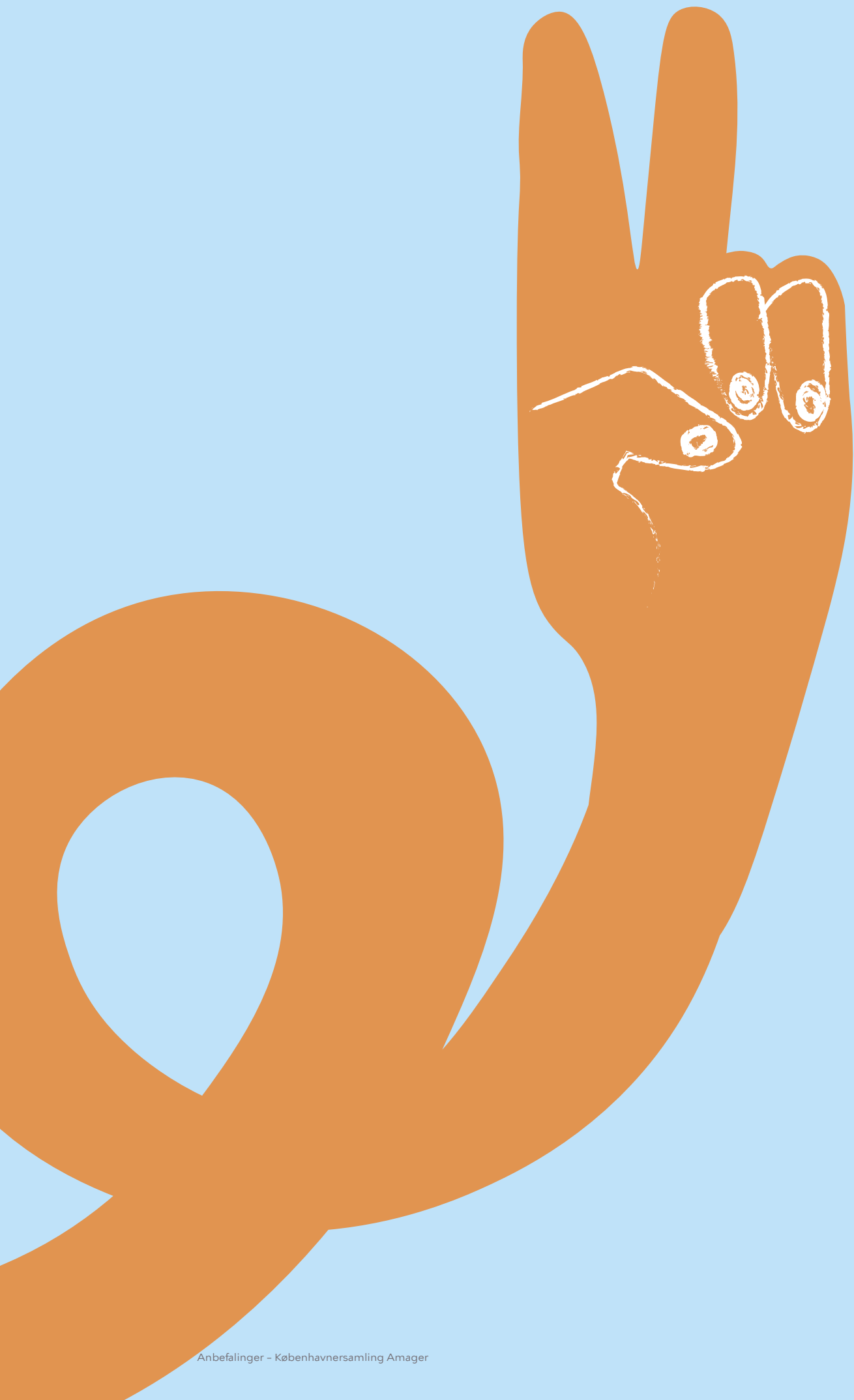


Del 2

Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger

På de næste sider kan du læse Københavnersamlingens vision, guidende principper og anbefalinger. Vision, guidende principper og anbefaling #1 er medlemmernes fælles, overordnede retning for, hvordan pladsen på Amager skal prioriteres i fremtiden. Anbefaling #2 - #6 er også udarbejdet af medlemmerne. Disse anbefalinger rummer en række anbefalinger til konkrete løsninger i form af *forslag til initiativer*. Disse forslag har medlemmerne stemt om, og under hver anbefaling/initiativforslag er der angivet, hvor mange procent af medlemmerne, som støtter op om de enkelte forslag.

Københavnersamlingen har fået faglige input til arbejdet med at besvare kernespørgsmålet, herunder 1) Baggrund, tal og statistikker om bydelen fra Københavns Kommune, 2) undersøgelser om trafikale forhold i bydelene udarbejdet af Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg, 3) input fra den eksterne ekspertgruppe og 4) to kvalitative scenarier for fremtidens trafik på Amager udarbejdet af SWECO. Find hele materialesamlingen på kobenhavntaler.kk.dk/da-DK/projects/vidensbank



Vores vision

Vi ønsker et Amager, som er et dejligt område at bo i, og som er for alle slags mennesker, uanset deres behov i trafikken. Fremtidens Amager skal både være et sted, hvor det praktiske hverdagsliv kan leves, og hvor vi også har høj livskvalitet - uden stress. Hvor trafikken indrettes efter menneskers behov, og ikke omvendt. Der skal både være liv og plads til at nyde stilheden.

De gående og de cyklende er centrum for vores fremtidsdrøm med flere grønne cykel- og gangstier, der forbinder øens mange oaser.

Byrummene skal udvides med tryghed, rummelighed og klimasikring som omdrejningspunkt. Der skal både være plads til ophold og til at færdes. Det grønne i byrummene understøtter både en højere livskvalitet, sundhed, biodiversitet og klimasikring. Det betyder, at vi vil prioritere grønne byrum samt grønne løsninger i opholdsrum med aktivitetsmuligheder, der både er sociale og fysiske - og som samtidig er fremtidssikrede løsninger, der kan modstå klimaforandringerne.

Den kollektive trafik skal være det, der forbinder øen på tværs. De nødvendige trafikanlæg skal have fokus på den kollektive trafik, som skal styrkes med blandt andet flere overdækkede busstoppesteder og bedre forhold for ældre og gangbesværede.

I fremtiden skal biltrafik fylde meget mindre i gadebilledet. I stedet skal der være rum, ro og tryghed specielt i byrum, skoleveje og tæt bebyggelse. Dette kan gøres ved at rykke parkering og omdirigere trafikken, så gennemfartstrafik føres ud på dedikerede veje til formålet.

Folk der bor på Amager skal, hvor det er muligt, ud af bilerne. Ikke fordi vi vil gøre det umuligt at have bil - men fordi folk, der bor på Amager, får nye og bedre alternativer. Dog skal det fortsat være muligt for folk med nedsat mobilitet at komme rundt.



Vores guidende principper for trafik og byrum på Amager

1. Byen skal være et dejligt sted at være, hvor der er fokus på klima, biodiversitet, fysisk, psykisk og social sundhed.
2. Inspirerende, grønne byrum med plads til at kunne møde sine naboer skal være omdrejningspunkt for det sociale liv på Amager.
3. Gående og cyklister skal have plads til at kunne færdes sikkert og trygt - også når vi bliver flere.
4. Grønne stier til gående og cyklende skal forbinde byen, pladser, parker og natur.
5. Busfremkommelighed skal prioriteres over andre trafikformer, specielt biltrafik, også på tværs af øen. Vi vil skabe en hurtig og attraktiv kollektiv trafik.
6. Der skal arbejdes systematisk med at reducere larm og støj, og sikre hensyn til beboernes livskvalitet.
7. Der skal planlægges alternativ parkering og trafikløsninger - under jorden hvor muligt fremadrettet - samt ved sarte trafikrum fx skoleveje, dog med omtanke på klimamæssige omkostninger.
8. Ved gadeparkering skal der prioriteres og udvides muligheder for borgere med nedsat mobilitet. Og så må os der kan, gå længere for parkering.
9. Fremtidens løsninger skal understøtte en bedre hverdag for de mennesker, der bor på Amager. Dette sker gennem et mere sikkert og stressfrit trafikmiljø med fokus på grønne områder.
10. Samlet set skal der i udvikling af trafik og byrum tages hensyn til klimaet og fremtidens klimaudfordringer.

#1 Overordnet anbefaling til prioritering af pladsen på Amager

Vi har som Københavnersamling afsøgt mulighederne for fremtidens mobilitet og byrum på Amager og har i den sammenhæng taget afsæt i Københavns mobilitetsmål for 2025 og SWECO's to scenarier for fremtidens trafik- og byrum.

Vi ser det som vores opgave at sætte ambition og mål for udviklingen frem mod 2035. Og vores konklusion er, at vi ønsker at bringe Amager og København i en meget mere ambitiøs og bæredygtig retning, end de nuværende mål foreskriver. Vi ønsker på flere områder en mere ambitiøs omdannelse af Amager end dem, som er angivet i scenarie 1 - som ud af de to scenarier optegner forslag til regulering med størst effekt på de trafikale vaner og mere plads til byrum.

Amager skal være hovedstadens levende foregangseksempel på, hvordan vi omstiller vores gader og transportformer på en måde, der bidrager til mere livskvalitet, et bedre klimaregnskab, mere biodiversitet og en øget sammenhængskraft i byen. Amager skal inspirere og give resten af byen mod til at omdanne byens trafik, sikre en sammenhængende trafikplan for hele byen og hjælpe til at skubbe vores boligområder i en mere bæredygtig, grøn og ansvarlig retning.

For at sikre flyvehøjde i vores ambition og tydelighed om retningen, har vi valgt at arbejde med en 10-årig visionsproces frem til 2035 og opsat delmål for vores anbefalede indsatser i 2030.

Arealanvendelse mellem husene

I vores arbejde, har vi taget afsæt i den måde hvorpå arealanvendelse og turfordeling opgøres i de to scenarier. Vi har tilpasset arealanvendelsen til de procenttal i 2030 og 2035, der matcher vores prioriteringer, ambition og anbefalinger for udviklingen af byen.

Arealanvendelsen i dag tager afsæt i de bydelsspecifikke tal for Amager Øst og Vest (og ikke København som helhed).

I arealanvendelsen for 2030 og 2035 vælger vi at udvide kategorien "Torve og pladser" til "Torve, pladser, byrum, natur og klimatilpasning", dels fordi klimatilpasning forventeligt kommer til at fylde mere i gadebilledet i fremtiden, og dels fordi vi ønsker at prioritere mere grøn bynatur, biodiversitet og mødesteder på tværs af bydelen, som oftest kan kombineres med klimatilpasning.

Nuværende arealanvendelse



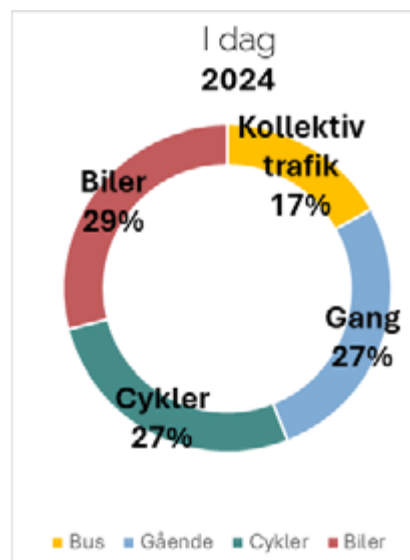
Vores anbefaling til fremtidens arealanvendelse



Beskrivelse af vores transformation af arealer:

- **Kørebane:** Vi ønsker en reduktion af det samlede kørebaneareal fra nuværende 53% til 40%, hvoraf kollektiv trafik skal prioriteres ved alle valg fx i form af busluser, busbaner og forrang ved kryds. Ambitionen er at flytte bilister over i kollektiv trafik og samtidigt reducere det samlede vejareal.
- **Bilparkering:** Vi ønsker en reduktion af parkeringspladser på gadeniveau fra 8% til 6% - hvilket indenfor denne kategori betyder en reduktion på 25% af parkeringspladser frem mod 2035.
- **Cykelstier:** Vi ønsker at forøge arealet af cykelstier på Amager fra 6% til 10% i 2035 og gøre det stadig mere attraktivt at vælge cyklen, ladcyklen m.m. som den foretrukne transportform.
- **Cykelparkering:** Vi ønsker at forøge arealet til cykelparkering fra 1% til 3% for at tage ansvar for, at det øgede brug af cykler i dag og i fremtiden sker på en sikker og forsvarlig måde.
- **Fortov:** Vi ønsker at fastholde nuværende fortovsareal. Faldet på én procent angiver mere reguleret plads til cykelparkering – som også fylder på fortovene i dag.
- **Torve, pladser, byrum, natur og klimatilpasning:** Vi ønsker en markant forøgelse af denne kategori fra 2% i dag til 10% af vores arealer mellem husene. Klimaforandringerne kalder på mere areal til at håndtere vand og flere grønne arealer til at optage CO₂. Hertil ønsker vi en bydel med mere plads til fællesskaber og naboskab.
- **Fælles cykel- og gangstier:** Vi ønsker en forøgelse af denne kategori fra 4% i dag til 6% af vores arealer for at styrke de bløde trafikanters forbindelser på tværs af Amager i fremtiden og eksperimentere med lukning af eksisterende veje kun til bløde trafikanter.

Turfordeling på Amager

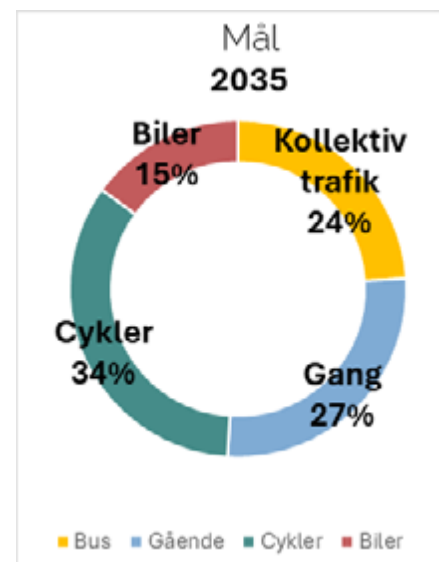
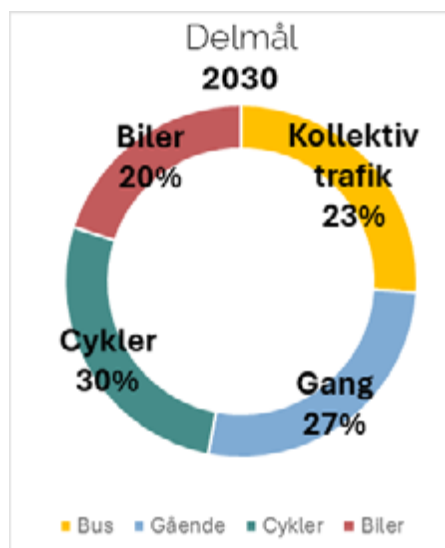


Københavnersamlingen er optaget af at forandre fordelingen af ture og trafikformer på Amager i fremtiden, hvor privatbilismen reduceres til fordel for flere ture i kollektiv trafik og på cyklen.

Københavnersamlingen har taget afsæt i aktuelle turfordelingstal fra Mobilitetsredegørelsen for Københavns Kommune 2024.

I tal er det Københavnersamlingens prioritering:

- At bilture reduceres fra 29% i dag til 15% i 2035, med et delmål på 20% i 2030.
- At ture med kollektiv trafik øges fra 17% til 24% i 2035. Den største forøgelse af ture med kollektiv trafik skal ske frem mod 2030 for at sikre, at der hurtigst muligt er et godt alternativ for bilister, der skal lokkes over i nye transportformer.
- At ture på cykel øges fra 27% til 34% frem mod 2035, med et delmål på 30% i 2030. Med bedre cykelstier og forhold forventes det som et attraktivt alternativ til bilen.
- At gåture frem mod 2035 fortsætter med samme niveau som i dag.





Københavnersamling
Amager



5. samling
Onsdag 22. Oktober 2014

#2 Biltrafik

Ambition

Københavnersamlingens ambition er en reduktion i biltrafik og vejareal til biler, der er mere ambitiøst end scenarie 1 der tilstræber, at bilture maksimalt skal udgøre 25 procent af fremtidens ture. Københavnersamlingen mener, at det bør være en målsætning, at bilen aldrig er 1. prioritet – medmindre man har brug for bilen grundet nedsat mobilitet.

Biltrafikken skal ikke være dominerende på Amager, men i stedet reduceres til fordel for klima, folkesundhed, støj, sikkerhed og mere plads til byrum. Vores anbefaling om en stor reduktion er dog under forudsætning af, at de, der har brug for en bil (fx mennesker med handicap og ældre med mobilitetsvanskeligheder) fortsat kan bruge bil som transportmiddel. Vi er opmærksomme på, at vores anbefalede reduktion er radikal. Men skal lykkes ved at forbedre delebilers forhold samt forbedre cykelforhold radikalt.

Overordnede anbefalinger til biltrafik

Bilture skal maksimalt udgøre 20% af fremtidens trafik på Amager i 2030 og 15% i 2035.

Vejareal til biler skal, i samspil med kollektiv trafik, maksimalt udgøre 45% af det samlede areal mellem husene i 2030 og 40% i 2035.

Forslag til initiativer

2.1: Vi anbefaler, at der i realisering af løsningerne, som skal reducere biltrafik, tages hensyn til, at borgere med handicap kan benytte sig af bil i fremtiden. Det vil sige, at der i hvert nyt tiltag skal tages konkret stilling til, om og hvordan tiltaget vil påvirke borgere, som er helbredsmæssig afhængig af bil, og hvordan negative konsekvenser for gruppen kan imødegås.



2.2: Vi støtter op om scenarie 1's forslag om benyttelse af hovedfærdselsveje til biltrafik og tung trafik. Vi anbefaler i den forbindelse at fjerne rundkørslerne fra Ørestads Boulevard og i stedet indsætte lyskryds, så det bliver nemmere for

den tunge trafik og udrykningskøretøjerne at benytte Ørestads Boulevard. Der er brug for, at hovedvejene optimeres, så det bliver mindre attraktivt at køre gennem beboelsesområderne.

95%

2.3: Vi anbefaler, at der etableres trafikøer for at reducere biltrafikken og skabe mere areal til cyklister, gående og byrum. Trafikøerne skal lukke ned for gennemkørende trafik men med mulighed for biler, der har særlig tilladelse. Vi støtter op om etablering af tre trafikøer inden for en 5-årige periode, og at det derefter, afhængig af effekten, bliver udvidet til flere. De tre første trafikøer kan være zoner 2, 6 og 7 fra Scenarie 1 (Amagerbro Vest, Sundby Øster og Ørestad Nord).

På baggrund af effekten fra de første 5-10 år udvides konceptet i andre områder (zone 1, 3, 4, 5, 8 og/eller 9).

86%

2.4: Vi anbefaler, at hastigheden nedsættes til 30 km/t i områder med trafikøer og 40 km/t uden for områder med trafikøer.

82%

2.5: Vi anbefaler, at klima er et centralt fokus når trafikken udvikles, og at der indføres strammere miljøzoner for at minimere benzin- og dieseltrafik og i stedet indføres mere klimavenlig trafik. I miljøzonerne skal der først forbydes dieseltrafik og i 2035 også forbydes benzintrafik. Med undtagelse af delebiler og samkørsel i bestemte tidsrum.

64%

2.6: Vi anbefaler, at udrykningskøretøjer benytter sig af hovedfærdselsvejene, når det er muligt, og ikke forlænger kørselstid for at reducere støj i beboelsesområderne

64%

#3 Cyklister og gående

Ambition

Københavnersamlingens ambition er, at trafikken på Amager skal indrettes med udgangspunkt i gående og cyklister. Gående og cyklister skal have første-prioritet, og det skal være hurtigt og sikkert som cyklist og gående at bevæge sig på tværs af Amager – fra vest til øst og til Amager Fælled og Amager Strand. Det er derfor vores ambition, at der skal være flere grønne stier, så cyklister og gående kan transportere sig til Amagers naturskønne områder uden at skulle krydse veje med biltrafik. Fordelen ved dette er, at der samtidig kan vejsikres ift. oversvømmelser.

For at skabe sikkerhed, grønne stier og fremkommelighed for cyklister og gående, er der brug for flere og bredere cykelstier. Vi ønsker, at det skal være mere attraktivt for f.eks. børnefamilier at vælge ladcyklen frem for bilen. I forlængelse heraf er det Københavnersamlingens mål, at pladsen til cyklister og gående skal udgøre et større areal end de 36%, de udgør i dag – vi lægger derfor op til en mere ambitiøs prioritering af gående og cyklister end scenarie 1 fremlægger.

Overordnede anbefalinger til cyklister og gående

Turfordelingen for cyklister skal i 2030 udgøre 30% af fremtidens ture på Amager og 34% i 2035.

Cykelstier skal i 2030 udgøre 8% af det samlede byrumsareal og 10% i 2035.

Cykelparkering skal fordobles og udgøre 2% i 2030 og 3% i 2035.

Kombinerede cykel- og gangstier skal forøges med 50% og i 2035 udgøre 6% af det samlede areal.

Forslag til initiativer

3.1: Vi anbefaler, at der i ny bebyggelse er en opmærksomhed på materialevalg, da belægning af brosten og granitfliser kan have konsekvenser for folk med handicaps bevægelighed. Veje med brosten skal erstattes med fliser, så man nemmere kan komme rundt i kørestol, da det ellers kan bidrage til at skabe isolation for borgere med handicap.



3.2: Vi anbefaler, at der bliver etableret gang- og cykelbroer over store hovedårer for at skabe større tryghed for børn især og skabe bedre adgang til grønne områder. Vi anbefaler, at man som delmål begynder med broer over Kløvermarken (Prags Boulevard og Uplandsgade), Amager Strand (Øresund metrostation og Amager Strandvej) og Amager Fælled (DR-Byen og Islands Brygge metrostation).

Slutmålet er, at der etableres broer ved alle metrostationer tæt på grønne områder på Amager.

95%

3.3: Vi anbefaler, at der indføres flere busperroner ved busstoppestederne for at gående kan komme sikkert ind og ud af bussen. Sideløbende skal der sættes skiltning op for at informere om, hvem der har fortrinsret af cyklister og gående. Samt en kampagne, som skal gøre borgerne opmærksomme på, hvem der har fortrinsret.

Der skal først fokuseres på ruten for 5C, hvor der skal indføres busperroner ved busstoppestederne. Efterfølgende skal der tilføjes busperroner på særligt trafikerede veje.

95%

3.4: Vi anbefaler, at cykelforbindelserne styrkes, og at der etableres grønne stier (som på Nørrebro), der forbinder Amager Fælled og Amager Strand for gående og cyklister, hvor det ikke er muligt at køre med bil eller kollektiv trafik. Ruten skal forbinde de to områder gennem Grønjordsvej, Peder Lykkes Vej, henover Elbagade og Italiensvej, og mellem Havneparken til Amager Fælled via Kigkurren.

Efter implementeringen skal Kløvermarken fra syd til nord (mod lufthavnen) omdannes til at være en cykel- og gågade.

91%

3.5: Vi anbefaler, at eksisterende cykelforbindelser bliver styrket gennem udvidelse og forbindelse af det eksisterende cykelnetværk og etablering af cykelstier på middelstore og store veje.

Vi har et delmål om, at arealet af cykelstier i 2030 er steget fra 4% til 6% og et slutmål om, at andelen af cykelstier stiger til 10% i 2035.

I udvidelsen af cykelstierne anbefaler vi, at man gør cykelstierne bredere, så der er plads til, at to ladcykler kan cykle ved siden af hinanden. Der skal i første omgang prioriteres brede cykelstier på veje, hvor man må køre 40 km/t eller over. I 2035 skal indførelsen af brede cykelstier være færdige.

86%

3.6: Vi anbefaler, at fortovene bliver udvidet. Især på Amagerbrogade, da det i dag kan være svært at gå to ved siden af hinanden. Fortovene på Amagerbro skal prioriteres først og derefter Sundbyøster og Sundbyvester.

86%



#4 Amagers byrum, grønne områder og klimatilpasning

Ambition

Københavnersamlingens ambition er at give byrummet, grønne områder og klimatilpasning mere plads end i dag. Vores mål er, at amagerkanere skal møde grønne områder, når de åbner hoveddøren. Derfor mener vi, at flere gader skal være ensrettede, og at den ekstra plads prioriteres til ophold og det grønne.

Mange byrum og gader er tomme og kedelige i dag, så vores ambition er derfor også, at eksisterende tomme byrum og gader udvikles til lokale grønne byrum, hvor vi kan mødes, og hvor børn kan lege trygt. Sidst men ikke mindst er det vores ambition, at Amagerbrogade skal være Amagers trygge og attraktive hovedgade med et rigt ude- og butiksliv.

Overordnede anbefalinger til byrum, grønne områder og klimatilpasning

Byrum, grønne områder, herunder klimatilpasning skal forøges fra de 2%, som de udgør i dag til 6% af det samlede areal mellem byens huse i 2030 og 10% i 2035.

Forslag til initiativer

4.1: Vi anbefaler, at man udnytter potentialet ved pladserne omkring metrostationerne til ophold. Man begynder med Amagerbro Station, og med inspiration fra området omkring Enghave Plads Station, skal det indbyde til ophold med blomsterbede, træer og bænke.

Efter optimeringen af pladsen ved Amagerbro Station, skal de resterende stationer følge med: Islands Brygge, DR Byen, Lergravsparken, Ørestad og Bella Center. De skal sidestilles med Cityringens stationer og indbyde til ophold.



95%

4.2: Vi anbefaler, at der udvikles byrum til ophold i stykket beliggende mellem Vermlandsgade og Kløvermarken. Lige nu er området vokset til og er fyldt med affald. Vi anbefaler, at området bliver ryddet op og udvikles til en bypark med træer og beplantning og at jernbanestykket omdannes til underholdning for børn.

95%

4.3: Vi anbefaler fokus på klimatilpasning når der anlægges og bygges nyt. Den plads, som de indsnævrede veje har frigivet skal bruges til etablering af beplantningsspor med træer, åbne regnvandsbede, små søer og lokale gadekær.

95%

4.4: Vi anbefaler, at man optimerer byrummet omkring "Faste Batteri" (området beliggende overfor Københavns Universitet på Njalsgade og Ørestads Boulevard). Området er fredet som fortidsminde, da det har været brugt af militæret til placering af artilleriskyts. Det skal i samarbejde med Kulturstyrelsen udvikles til bypark med samme kvalitet som fx. Østre Anlæg.

91%

4.5: Vi anbefaler, at Lokaludvalget opretter en byrumspulje til lokal kunst, hvor lokale kunstnere med atelier på Amager tildeles opgaver i lokale byrum (fx. metropladser), blinde gavle, parker, forskønnelse af byrummet og klimatilpasningsopgaver.

91%

4.6: Cykelparkering tæt på Amagercenteret skal flyttes under jorden, så det skaber plads til byliv omkring centeret. Det kan ske ved at flytte cykler fra gadeplan til et underjordisk anlæg med nedkørsel fra gadeplan via rampe og direkte adgang til Amagercenteret og Amagerbro metro.

86%

4.7: Vi anbefaler, at pladsen omkring og mellem Field's og Ørestad station skal indbyde til ophold med bænke, blomsterbede og træer. Den gennemkørende biltrafik skal nedlægges.

86%

4.8: Vi anbefaler, at Amagerbrogade udvikles til en hovedgade med fokus på butiks- og byliv. Det skal ske ved at indskrænke vognbaner på Amagerbrogade, og evt. ensrette veje fra Holmbladsgade og ud. Fra Christmas Møllers Plads til Holmbladsgade skal vejbanen indskrænkes, så der i fremtiden er én vognbane til biler og én til busser.

I stedet skal cykelstierne udvides, der skal prioriteres udeservering og grønne områder, hvor man kan mødes og slappe af. Der skal etableres beplantningsspor med træer og åbne regnvandsbede. Bylivet skal være i centrum og ikke trafikken, da butikslivet er størst her.

Hvor der er butiksliv, skal der gives mere plads til fortove, busstoppesteder og kort parkering.

82%



Foto: Yann Houlberg Andersen

#5 Kollektiv trafik

Ambition

Københavnersamlingens ambition er at flytte bilister over i den kollektive trafik. Målet er at indrette vejarealerne så fremkommeligheden for busser styrkes, og det bliver hurtigere og nemmere at tage kollektiv transport. Vi mener, at den kollektive trafik bør prioriteres i højere grad, fordi det øger både klima, trivsel og folkesundheden – alt sammen noget, der gør den kollektive transport til en god investering.

Udover at gøre det nemmere og hurtigere at tage kollektiv transport mener vi også, at det skal være billigere – dette vil være en ekstra motivation for at skifte bilen ud med bussen.

Overordnede anbefalinger til kollektiv trafik

Kollektiv transport skal udgøre mindst 25% af fremtidens ture i 2030 og 30% i 2035.

Vejbanearealet skal reduceres til 45% i 2030 og 40% i 2035. I vejbanearealet skal den kollektive trafik prioriteres.

Forslag til initiativer

5.1: Vi anbefaler, at der etableres flere busruter med mange afgange (som C-busserne) på tværs af Amager, der forbinder de tætbebyggede områder med knudepunkterne (metro eller lynbusser som 250s).

95%

5.2: Vi anbefaler, at Flextrafik bliver mere tilgængeligt for borgere med særlige behov, hvilket indebærer kortere ventetid og at Flextrafik skal have lov at bruge busbanerne, for nemmere at komme frem med flere borgere på en gang.

I forlængelse heraf anbefaler vi en tilføjelse til ældre- og invalidevenlig lokaltrafik (som Citybusser i Odense), på tværs af øen. Busser der kører ad centrale og store veje, som Amagerbrogade inkl. sidegader til Amagerbrogade. I fremtiden skal Citybusserne tilbydes på andre eksisterende ruter på Amager.

95%

5.3: Vi anbefaler, at kommunen i en testperiode gør offentlig transport gratis – eller næsten gratis i den første zone på rejsen. Vi er opmærksomme på, at lignende tiltag har resulteret i, at det primært er cyklister man flytter frem for biler. Vores ærinde er dog at gøre offentlig transport mere tilgængelig for alle.

91%

5.4: Vi anbefaler, at Metrosystemet bliver udvidet for at aflaste og styrke den nuværende brug af metroen. Særligt Amagerbro i myldretiden skal aflastes, da linjen betjener et befolkningstæt område og allerede er overbelastet.

Lufthavnslinjen er især belastet af passagerer med bagage og vi anbefaler, at man udvider med flere vogne og tilføjer flere vogne dedikeret til lufthavnstrafik, der kører direkte til lufthavnen – et tiltag, der kan etableres allerede nu.

91%

5.5: Vi anbefaler, at der etableres busluser og busbaner på vejarealerne samt at busserne prioriteres i trafiksignalerne (grøn bølge), så fremkommeligheden for busser øges og den kollektive trafik bliver hurtigere og mere fordelagtig end bilen. Busbanen skal gå hele vejen fra Hovedbanegården til Sundbyvester Plads og retur.

86%

5.6: Vi anbefaler, at der er et busstoppested indenfor 200 m fra alle hoveddøre, da det skal være nemmere for gangbesværede eller ældre at benytte offentlig transport og komme til knudepunkterne på Amager og videre derfra. Vi anbefaler derfor samtidig, at der etableres ordninger med mindre busser som i Odense midtby.

86%

5.7: Vi anbefaler, at Amagerbrogade og Kastrupvej gøres ensrettede i hver sin retning (Amagerbrogade i sydgående og Kastrupvej i nordgående). På hver vej skal der være en busbane og en bilbane. Ved udvidelse skal Holmbladsgade ensrettes fra Kastrupvej for at få trafikken ledt mod Langebro - her også med en busbane og en bilbane.

72%

#6 Parkering

Ambition

Københavnersamlingens ambition er at fjerne så mange parkeringspladser som muligt. Parkering skal ikke være det dominerende i gadebilledet – i stedet skal det være grønne områder, når man åbner sin hoveddør og mere plads til kollektiv trafik, samt gående og cyklister i trafikken. Det er vores ambition at reducere parkering for at få plads til klimatilpasning. Ved at fjerne parkering, der er ren asfalt, åbner det op for muligheder for at skabe områder med henblik på klimaet.

Vores ambition om reduktion af parkeringspladser er dog under forudsætning af at bestemte grupper, der grundet fx nedsat mobilitet og derfor afhængige af en parkeringsplads, har ret til en tæt på deres bopæl.

Overordnede anbefalinger til parkering

Areal til parkering skal reduceres med 25% frem mod 2035, fra 8% til 6% af det samlede areal mellem byen huse.

Parkering på gadeplan skal reduceres med 10 % frem mod 2030 og 15% i 2035.

Forslag til initiativer

6.1: Vi anbefaler, at der oprettes satellitparkering i yderområder og tæt på offentlig transport, hvor parkeringslicenserne er billigere end i de tætbefolkede områder. Disse parkeringspladser er til dem, der bruger bilen på deltid (fx sommerhusejere eller andet brug).

95%

6.2: Vi anbefaler, at der oprettes flere handicappladser tæt på beboelse. Det skal ske gennem omdannelse af nogle af de nuværende parkeringspladser, som reserveres til personer med handicap. Pladserne kan være fleksible, så de kan omdannes til cykelparkering ved fraflytning.

95%

6.3: Vi anbefaler, at fremtidens parkering prioriteres til beboerparkering og at andelen af beboerlicenser stiger med 20 % henimod 2035 med et delmål på 10 % flere beboerlicenser i 2030. Der skal være særligt fokus på lejlighedskvarterne omkring Amagerbrogade.

91%

6.4: Vi anbefaler, at der sættes ind overfor parkeringsmuligheder til private virksomheder og nybyggeri med fokus på, at de skal genere det omkringliggende bybillede mindst muligt. Københavns Kommune skal støtte afsøgningen af parkeringspladser.

91%

6.5: Vi anbefaler, at der etableres flere mobilitetshuse/-kældre, med plads til både biler og (lad-)cykler. Københavns Kommune skal inddrage eller give tilskud til flere af de private parkeringshuse og -kældre for at gøre det mere attraktivt for bilisterne at parkere i mobilitetshuse- og kældre end på gadeplan.

86%

6.6: Vi anbefaler, at der oprettes korttidsparkeringspladser (30-60 min) i nærheden af handelsområder på Amagerbrogade og i Ørestaden.

86%

6.7: Vi anbefaler, at besøgs- og pendlerparkering på Amager reduceres eller flyttes over i private parkeringshuse ved hjælp af betalingsparkering og tidsbegrænsede parkeringszoner. Konkret anbefales følgende områder, hvor parkering skal reduceres:

- Lejlighedskomplekserne på og omkring Lyongade (mellem Frankrigsgade og Øresundsvej).
- Alle sidegader til Amagerbrogade med parkering på begge sider
- Englandsvej

- Kastrupvej
- Røde Mellemvej

77%

6.8: Vi anbefaler, at 5% af de eksisterende parkeringspladser omdannes til cykelparkering på gader omkring lejlighedskvarterer.

77%

6.9: Vi anbefaler, at 17% af parkeringspladserne på almindelige sidegader bør være delebilsparkering for at opmuntre borgerne til at gøre brug af delebiler.

69%



Foto: Visit Copenhagen



Del 3

Udtalelser

Ekspertudtalelse

Ekspertgruppen for Københavnersamling Amager har stillet faglig viden til rådighed for Københavnersamlingens medlemmer og Københavnersamlingens tredjepartssekretariat We Do Democracy. Opgaven har været at bidrage med viden, faglige inputs og give svar på faglige spørgsmål.

Ekspertgruppen har løbende bistået i processen og arbejdet med udgangspunkt i de udfordringer, som medlemmerne af Københavnersamlingen har peget på. Ekspertgruppen har bestræbt sig på at bringe relevant viden i spil og undladt at blande sig i udformningen af anbefalingerne – således at anbefalinger, vision og prioriteringer alene er medlemmernes.

Ekspertgruppen har haft ansvar for at udvikle faglige input til materialesamlingen, der har til formål at give Københavnersamlingen faglig viden inden for emnet, og dermed et sagligt og fælles udgangspunkt for at indgå i Københavnersamlingen. Ekspertgruppen har bidraget med henvisninger til tekster, artikler og data m.m. Ligeledes har eksperterne bidraget til at skabe forståelse af de to scenarier, som har indgået i Københavnersamlingens arbejde med at udvikle anbefalinger. Herunder bidraget med supplerende viden og tilgange for at give medlemmerne det bedst mulige faglige afsæt for at forstå mulighedsrummet inden for de to scenarier og heraf medlemmernes egne disponeringer.

Udover at have produceret faglige input til materialesamlingen, har Jakob Steen Christensen fra ekspertgruppen bidraget med fagligt oplæg på Københavnersamlingens anden samling, og har løbende stået til rådighed som sparingspartner for Københavnersamlingens tredjepartssekretariat, når spørgsmål er blevet rejst af Københavnersamlingens medlemmer.

I Københavnersamlingens afsluttende arbejde valgte Katrine Hartmann-Petersen i overensstemmelse med Københavnersamlingens armslængdeprincip at udtræde af Københavnersamlingens ekspertgruppe pr. 1. november grundet jobskifte fra Roskilde Universitetscenter til Københavns Kommune. Jakob Steen Christensen bistod herefter som tilknyttet ekspert.

Ekspertgruppen

- Katrine Hartmann-Petersen, Lektor i mobilitet, byudvikling og planlægning, Roskilde University (udtrådt pr. 1. november 2024)
- Jakob Steen Christensen, Arkitekt og partner, JAJA ARCHITECTS

Tredjeparts udtalelse

Vi har i We Do Democracy ledet organiseringen og faciliteringen af Københavnersamlingen 2024 og har ageret uafhængigt tredjepartssekretariat. Vi kan bekræfte, at Københavnersamlingen har fulgt OECD's internationale retningslinjer for deliberative processer i overensstemmelse med Good Practice For Deliberative Processes for Public Decision Making.

Opdragsgiver

Som opdragsgiver har Københavns Kommune truffet en beslutning om at igangsætte en repræsentativ borgersamling for Øst- og Vestamager. Organisationen har allerede betydelig erfaring i arbejdet med borgersamlinger og har i samarbejde med tredjepartssekretariatet bidraget til forankring af processen gennem en engageret politisk følgegruppe og en forvaltning, der har gjort sig umage med af at svare på medlemmernes spørgsmål samt understøttet medlemmernes arbejdsproces med henblik på, at anbefalingerne kan anvendes i udarbejdelsen af den kommende trafik- og byrumsplan for Amager.

Deliberation

Vi har oplevet, at medlemmerne trods forskellige perspektiver har været respektfulde og optaget af at finde frem til en fælles balance på tværs af behov og drømme for fremtidens Amager. Som tredjepartssekretariat har vi oplevet en Københavnersamling, der er gået seriøst til opgaven og som har været optaget af at sætte en tydelig retning, der kan bakkes op af hele Københavnersamlingen. Som tredjepartssekretariat er det derfor vores vurdering, at Københavnersamlingen leverer en velafvejet og tydelig retning for fremtidens trafik- og byrum på Amager.

Københavnersamlingen er blevet gennemført inden for en mindre ramme end andre borgersamlinger og borgerting i Københavns Kommune. Samlingerne har fundet sted over 1,5 måned og haft et samlet timetal på 20 timer, som udgør OECD's minimumsramme. Københavnersamlingen har deraf haft særligt fokus på at afsøge og sætte en samlet ambition og vision for fremtidens Amager til brug for den videre udvikling af en trafik og mobilitetsplan. Københavnersamlingen har deraf brugt mindre tid - i sammenligning til andre deliberative processer - til at afsøge konkrete tilgange, greb og løsninger, der skal til for at omsætte visionen og ambitionen.

Københavnersamlingen peger på en række balancerede tilgange og løsningsgreb, der er opbakning til. I læsningen af anbefalingerne er det derfor vigtigt at tage Københavnersamlingens retning og prioritering af byrumselementer og trafikture seriøst og samtidig tage højde for, at løsningerne ikke skal læses som fyldestgørende, men vigtige afstemte bud på den videre udviklingsproces.

Vi glæder os til at følge udfaldet af Københavnersamlingens arbejde.

Sofie Puntervold Kristensen & Johan Galster - We Do Democracy

Del 4

Københavnersamlingens proces og forløb



Kort om metoden

Københavnersamlingen trækker på den deliberative demokratimetode, borgersamling. En borgersamling er en metode, der giver et repræsentativt udsnit af borgere mulighed for at beskrive og anbefale deres bud på løsninger. Borgersamlinger har vist sig at være gode til at arbejde med svar på komplekse og dilemmafyldte problemstillinger, samt til at udvikle medierede anbefalinger. Det vil sige, at der i processen arbejdes med, hvordan medlemmerne kan udvikle løsninger, som de alle kan se sig i. Deliberativ betyder netop dette – at metoden er baseret på rådslagning, samtale og fokus på fælles løsninger.

Medlemmerne af en borgersamling mødes til samlinger over mindst 20 timer – i denne samling over 4 dage. Dermed kan medlemmerne være med til at kvalificere og skabe grundlag for at styrke den politiske beslutningsproces. Metoden er internationalt anerkendt og bliver anvendt systematisk i blandt andet EU, Canada, Storbritannien, Tyskland, Australien, Irland, Bolivia, Belgien og Finland. OECD's deliberative principper for borgersamlinger og borgerting, som denne Københavnersamling har fulgt, er:



Københavnersamlingens organisering

Rundt om Københavnersamlingen har en række grupper været nedsat for at sikre, at Københavnersamlingens arbejde blev udført i overensstemmelse med OECD's principper på et solidt vidensgrundlag samt, at de endelige anbefalinger bliver hørt og behandlet af Teknik- og Miljøforvaltningen. En beskrivelse af de enkelte grupper ses nedenfor.

Projektgruppen

Københavnersamlings projektgruppe består af medarbejdere fra Københavns Kommune og fra We Do Democracy. Projektgruppen står for den løbende koordinering af Københavnersamlingen, for at sikre at medlemmernes arbejde blev udført indenfor de bedste rammer og levede op til Københavnersamlingens formål.

Tredjepartssekretariat

We Do Democracy er Københavnersamlingens uafhængige tredjepartssekretariat, som træffer beslutninger om design og facilitering af Københavnersamlingen og planlægger de enkelte samlinger.

Ekspertgruppe

Københavnersamlingens ekspertgruppe har til opgave at sikre, at arbejdet er baseret på neutral og saglig viden. De har rådgivet Københavnersamlingens tredjepartssekretariat og bidraget med viden, oplæg og meget mere. Ekspertgruppen består af Katrine Hartmann-Petersen, Lektor i mobilitet, byudvikling og planlægning på Roskilde Universitet og Jakob Steen Christensen, Arkitekt og partner hos JAJA ARCHITECTS.

Politisk følgegruppe

Den politiske følgegruppe er Københavnersamlingens ambassadører. Følgegruppen har til formål at sikre forbindelse mellem det politiske niveau på kommunalt og lokalt plan og Københavnersamlingen.

Medlemmerne af den politiske følgegruppe er: Christopher Røhl (R) og Troels Chr. Jakobsen (Å) medlemmer af Teknik og Miljøforvaltningen i Borgerrepræsentationen. Mark Gray og Jan Oster fra Amager Vest Lokaludvalg. Susanne Møller og Lasse Rossen fra Amager Øst Lokaludvalg.

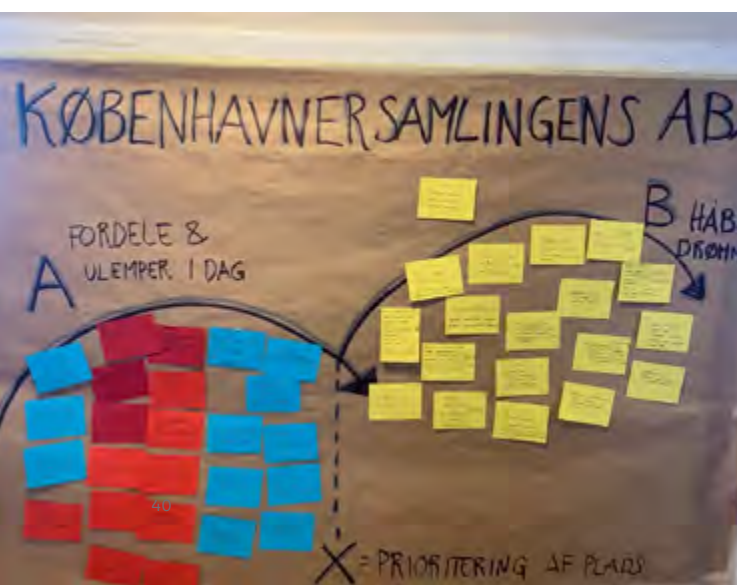
Arbejdsmetoder

Der er blevet anvendt en lang række dialog- og samarbejdsmetoder under Københavnersamlingen. Formålet har været at skabe en produktiv, engagerende og inkluderende arbejdsform. Hvor det har været muligt at deltage med meget forskellige forudsætninger og præferencer.

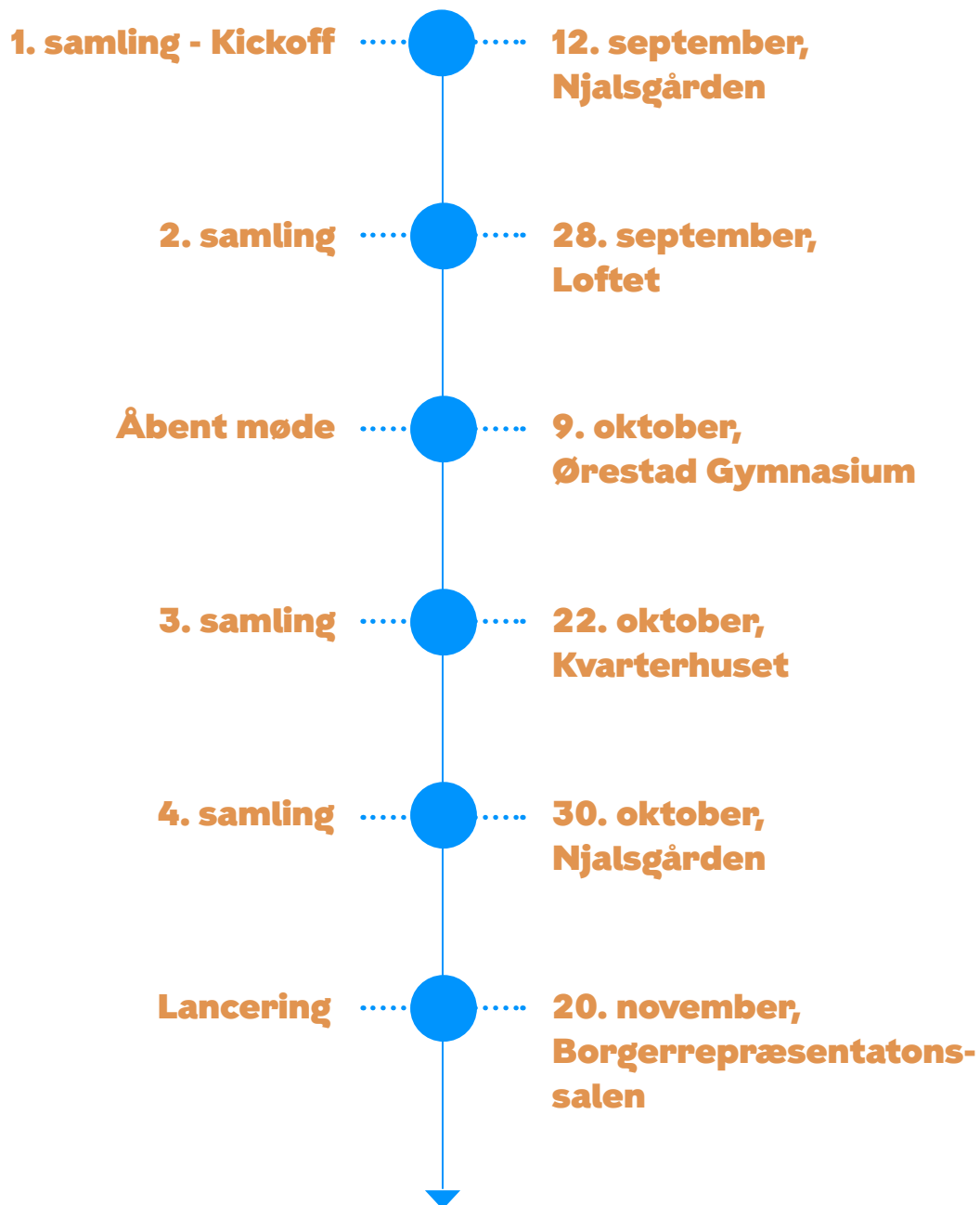
Hele forløbet har været designet og faciliteret af We Do Democracy.

Nogle af de anvendte metodegreb har været:

- Vekselvirkning. Blanding af individuelle refleksioner, gruppearbejde og medierede plenumdialoger.
- Faglige input. Løbende afvejede og forskningsbaserede faglige oplæg kombineret med plads til, at man som medlem selv har kunnet fordøje, forstå og tage stilling til vigtighed af inputtet.
- Visuelle og engagerende formater. Veksle mellem at sidde ved borde, stå op ved plakater, bruge rummet og bevæge sig rundt. Bordplakater, papkort og grej til selv at producere og dokumentere resultater.
- Medlemmerne producerer selv. I hele forløbet er det medlemmerne selv, der har ført pennen og senere har haft hænderne på tastaturet. Både for at sikre legitimitet, brugen af deres eget sprog, men også for at understøtte ejerskab og engagement.
- Humor, hygge og stemning. Der er arbejdet med, at medlemmerne skulle føle sig velkomne. Musik, energiskabende forplejning og en uformel og rar stemning.
- Mediering af storgruppesamtalen i plenum. Der har været brugt løbende analoge afstemninger for hele tiden at tjekke ind på, om alle var med, og om der skulle arbejdes mere med anbefalingerne.
- Stimulering af forestillingsevne. Dette har vi blandt andet gjort gennem en lydrejse og visualiseringer.



Københavnersamlingens forløb



**Politisk behandling og forankring
i Amagers trafik- og byrumsplan**

Kort om samlingerne

Samling 1

12. september kl. 16.30 – 20.30, Njalsgården

Formålet med dagen var at introducere medlemmerne til hinanden, arbejdsmetoden og indføre dem i kerneopgaven og processen. Medlemmerne blev budt velkommen af Troels Christian Jakobsen (Å) og Christopher Røhl (R) fra den politiske følgegruppe.

Medlemmerne blev introduceret til kommunens arbejde med den kommende trafik- og byrumsplan på Amager ved v. Lasse Raasgaard Mathiesen, Projektleder for Trafik- og Byrumsplan Amager, Teknik- og Miljøforvaltningen samt to bud på scenarier for fremtidens trafik- og byrum på Amager v. Niels Stange, Projektchef og Senior Mobilitetsspecialist i SWECO. Herefter arbejdede medlemmerne med at finde frem til, hvilke værdier de mener kendetegner det gode hverdagsliv på Amager.

Samling 2

28. september kl. 9.30 – 15.00, Loftet

Formålet med dagen var, at medlemmerne på baggrund af dialog og fagligt input skulle begynde det første arbejde med anbefalingerne. Dette foregik gennem kortlægning af fordele og ulemper ved byrummet på Øst- og Vestamager i dag. Medlemmer var derefter på en tidsrejse, hvor de blev guidet igennem en forestillingsøvelse om det fremtidige Amager, som de drømmer om. For at styrke medlemmernes faglige forståelse for trafik- og byplanlægning, fik vi besøg af arkitekt Jakob Steen Christensen, som kom med eksempler på effekten af færre biler i byen. Efterfølgende tog medlemmerne af Københavnersamlingen fat på at udarbejde de første skitser til deres anbefalinger.

Åbent møde

9. oktober kl. 16.30 – 21.00, Ørestad Gymnasium

Formålet med det åbne møde var at modtage input og feedback fra andre borgere og lokale interessenter. Medlemmerne fordelte sig på fem forskellige temaer, hvor de præsenterede deres nuværende arbejde med anbefalingerne og agerede facilitatorer for samtalen med borgere og interessenter. Efterfølgende var der sat tid af til dialog mellem Københavnersamlingens medlemmer og medlemmer af den politiske følgegruppe, om potentielle udfordringer omkring trafik og byrum.

Samling 3

22. oktober kl. 17.00 – 21.00, Kvarterhuset

Formålet med dagen var at bearbejde de input medlemmerne modtog på det åbne møde, og etablere et overblik over medlemmernes overordnede prioritering af byrumselementerne.

Samlingen begyndte med at medlemmerne skulle stemme med fødderne og forholde sig til nogle udsagn omkring prioriteringen af de enkelte dele af kernespørgsmålet.

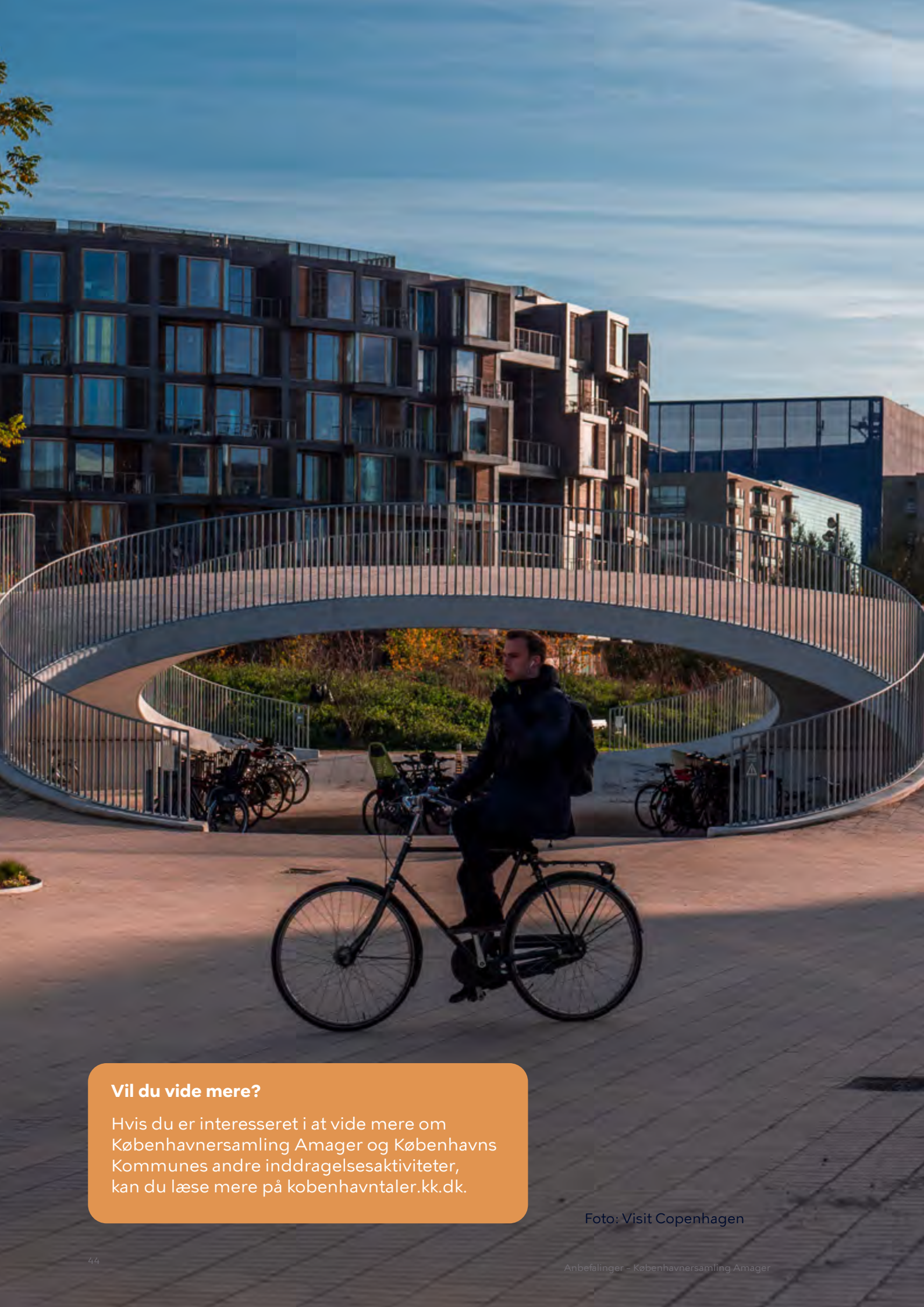
Med udgangspunkt i afstemningen blev medlemmerne fordelt ud på seks temaer, hvor de skulle skrive videre på anbefalingerne med udgangspunkt i arbejdet på tidligere samlinger.

Samling 4

30. oktober kl. 16.30 – 20.30, Njalsgården

Medlemmerne skulle færdiggøre anbefalingerne og stemme om deres overordnede målsætninger for prioriteringen af byrummet på Øst- og Vestamager. Medlemmerne fik mulighed for at gå rundt og læse hinandens anbefalinger og sætte flueben ved dem, som de hver især mente var værd at arbejde videre med.

Med udgangspunkt i feedback fra eksperter og Teknik- og Miljøforvaltningen konkretiserede og færdiggjorde medlemmerne deres anbefalinger.



Vil du vide mere?

Hvis du er interesseret i at vide mere om Københavnersamling Amager og Københavns Kommunes andre inddragelsesaktiviteter, kan du læse mere på kobenhavntaler.kk.dk.

Foto: Visit Copenhagen

Anbefalinger

Københavnersamling Amager 2024

Redigeret af Københavnersamling Amagers tredjepartssekretariat, We Do Democracy. Del 2 er lavet i samarbejde med Københavnersamlingens medlemmer og redaktørgruppe.

Layout af Københavns Kommune

Fotos: We Do Democracy, Københavns Kommune, Visit Copenhagen og Yann Houlberg Andersen.

Forsidefoto: Daniel Rasmussen via Visit Copenhagen

Tryk: Christensen Grafisk

November 2024

**WE DO
DEMOCRACY**

