

ANBEFALINGER

BORGERSAMLING OM GRØNT BYLIV PÅ INDRE ØSTERBRO

ØSTERBRO
2023



**Borgersamling
Indre Østerbro**

**WE DO
DEMOCRACY**



Første udgivelse d. 26. juni 2023

Samlede anbefalinger
Borgersamlingen om grønt
byliv på Indre Østerbro

Redaktion:

Københavns Kommune og
Borgersamlingens sekretariat
ved We Do Democracy.

Indhold

Borgersamlingens medlemmer,
borgersamlingens redaktionsgruppe
og We Do Democracy

Borgersamling Indre Østerbro

BORGERSAMLINGENS MEDLEMMER

Astrid Marie Mohr Pind

Kjeld Kristian Lykke

Trine Henriksen

Anders Hauritz Frøslev

Helle Gottenborg Bruun

Jens Pagh-Rasmussen

Karen Marie Tuxen
Ladegaard

Rosa Maj Haxthausen

Mads Emil Løkke
Kristensen

Magnus Hornø Gottlieb

Mette Johansen

Jacob Arun Hjorth

Kenneth Bramsgart

Trine Land Hansen

Johnny Charlie Rosenørn-
Dohn

Niels-Simon William Larsen

Jasmin Dayeh

Annelise Granskov Pedersen

Neel Mark Wraae

Helle Christoffersen

Michael Rudi lykke Pedersen

Bolette Nyrop

Christian Boed

Anders S. Drew-Eskesen

Mikkel Strøm Madsen

Eleonora Holm Rosenkilde

Stephan Nicholas Reimers-Dahl

Erik Bruun Bindslev

Lone Harboe

Mille Katharina Hassenkam

LÆSEVEJLEDNING

Du sidder med resultatet af, hvad 36 repræsentative udvalgte borgere på Østerbro er nået frem til ved at granske, belyse og debattere kerneopgaven for Borgersamling om grønt byliv på Indre Østerbro:

Hvordan skal vi prioritere pladsen på Indre Østerbro mellem biler, bynatur og byliv?

Samlet udkommer borgersamlingen med 10 anbefalinger og 25 initiativer, der overbringes til Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune d. 26. juni 2023. Denne første udgave af rapporten formidler alene medlemmernes anbefalinger til brug ved overleveringen. Der vil efterfølgende blive udgivet en uddybende rapport, der beskriver lodtrækningen, mandatet, metoden, processen, indlægsholdere, data fra samlingerne, afstemningen, ekspertgruppens og tredjepartssekretariatets udtalelser m.m.

Når du læser anbefalingerne, skal du være optaget af, hvordan medlemmerne af borgersamlingen balancerer kerneopgavens indbyggede dilemmaer, afsøger nuancerne og er optaget af at stå sammen om anbefalingerne til fremtidens Østerbro.

På tværs af borgersamlingens stratificerede forskelligheder så viser medlemmernes afstemningsresultater en fælles retning. Opbakningen til anbefalingerne og hvert enkelt initiativ fremgår af den procentvise tilslutning som indikeres ved hvert af de 25 initiativer. Initiativer med størst opbakning er placeret først under hver anbefaling. Afstemningen blev foretaget da medlemmernes havde afsluttet deres endelige tekst- og redigeringsarbejde.

Anbefalingerne er fra start til slut udtryk for medlemmernes egne ord og deres svar på kerneopgaven.

BORGERSAMLINGENS PROCES

Kort beskrivelse

Anbefalingerne er udviklet med afsæt i vidensoplæg og rådslagning. De er resultatet af et udviklingsforløb fra marts 2023 til juni 2023, hvor medlemmer mødtes over fem aftensamlinger og et åbent borgermøde. Samlet har medlemmerne gransket viden om problemstillingen, fået og indhentet oplæg fra eksperter, interessenter og gennemlæst en materialesamling fra borgersamlingens uafhængige ekspertgruppe.

Borgersamlingen har arbejdet med afsæt i kerneopgaven, som er blevet stillet af Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.

Borgersamlingen har haft tilknyttet en uafhængig ekspertgruppe, som har bistået medlemmernes læringsproces, har bidraget til borgersamlingens materialesamling og peget på eksterne oplægsholdere undervejs i processen.

Ekspertgruppen består af Natalie Marie Gulsrud, ass. professor Københavns Universitet, Charlotte Amalie Frejlev, klimaanalytiker Concito og Camilla Van Deurs, stadsarkitekt Københavns Kommune.

Undervejs har borgersamlingen hørt fageksperter og oplæg fra Anton Olafsson, lektor Københavns Universitet, Jakob Steen Christensen, partner i Jaja Arkitekter, Camilla Van Deurs, stadsarkitekt KK, Charlotte Amalie Frejlev, Concito, Karsten Biering Nielsen vicedirektør, Københavns Kommune og Allan Marouf Østerbro Lokaludvalg. Hertil bidrag til tema-kvalificering v. Ismir Mulalic, forsker i transportøkonomi og ass. professor ved CBS.

Borgersamlingen har været drevet af et uafhængigt sekretariat ved We Do Democracy og er gennemført i overensstemmelse med retningslinjer for uafhængighed, som OECD foreskriver for borgersamlinger som deliberativ demokratiproces.



RESUME

10 ANBEFALINGER OG 25 INITIATIVER

”

Overordnet er det borgersamlingens ambition, at vi skal reducere den private parkering i gadeplan på Østerbro. Det vil give plads til mere bynatur og en mere levende by. Parkeringen skal i stedet placeres i parkeringshubs eller i andre fælles løsninger. Den totale mængde af biler skal reduceres gennem tiltag såsom bedre vilkår for delebiler, der indskrænker behovet for private biler

”



Fotograf: Troels Hein

VISION

RESUME

EN BYDEL HVOR MAN KAN LEVE OG ÅNDE

Tema: Byliv

Anbefaling #1: Flere grønne åndehuller er en katalysator for byliv

- Initiativ 1: Frigiv plads i trafikken til grønne rum
- Initiativ 2: Udvidelse af den grønne cykel- og gangsti, så det er nemt at komme til og fra små oaser og hande!sgader
- Initiativ 3: Gårdlaugene ud på gaden og op ad facaden
- Initiativ 4: Offentlige tagterrasser ved nybyg

Anbefaling #2: Byrum til ophold

- Initiativ 5: Demokratiplads
- Initiativ 6: Mulighed for at lukke områder af i forbindelse med ikke kommercielle events
- Initiativ 7: Samlingssteder for alle

Anbefaling #3: Handelsliv, der skaber plads til ophold

- Initiativ 8: Flyt forretninger ud på gaden
- Initiativ 9: Mobile cafeer og restauranter
- Initiativ 10: Mulighed for at lukke områder af for kommercielle events
- Initiativ 11: Konverter p-plads til udeservering

BYLIV

RESUME

DEN GRØNNE RETNING - ØSTERBRO SOM GRØN FORGANGSBYDEL

Tema: Bynatur

Anbefaling #4 Østerbro skal gå i en grøn retning og leve op til 3-30-300 princippet

Anbefaling # 5 Grøn dannelse

- Initiativ 12: Hjælp til livet i bynaturen
- Initiativ 13: Oplysning om bynaturen

Anbefaling #6 Grøn makeover af strækningen mellem Svanemøllen Station og Lille Trianglen

- Initiativ 14: Grøn Korridor
- Initiativ 15: Lodret begrønning

Anbefaling #7 Samvær i bynaturen

- Initiativ 16: Urban Gardening
- Initiativ 17: Fælles omdannelse af Fælledparken

RESUME

GENTÆNKNING AF MOBILITET OG PARKERING

Tema: Biler, parkering og mobilitet

Anbefaling #8: Gentænkning af parkering i gadeplan

- Initiativ 18: Bedre decentral cykelparkering
- Initiativ 19: Brug af parkeringshubs
- Initiativ 20: Brug tomme erhvervsparkeringspladser

Anbefaling #9 Mobilitet - fra privat gennemkørsel til fælles løsninger

- Initiativ 21: Indfør Trafikøer
- Initiativ 22: Stop pendlertrafikken i byens udkantsområder
- Initiativ 23 Forøgelse af gebyret for parkering for privat udefrakommende trafik (ikke licensparkering).

Anbefaling #10: Bedre vilkår for delebilsordninger

- Initiativ 24: Delebilsparkering prioriteres i den bolignære parkering
- Initiativ 25: Flere dedikerede parkeringspladser til flydende delebilsordninger, ikke kun weekend-delebilsordninger.

BILER



BORGERSAMLINGENS VISION & VÆRDIER

VORES VISION

Rammen for det gode liv og livskvalitet

Borgersamlingen har fundet samhørigheden omkring klassiske værdier, hvor fællesskabet kommer i højsædet. Fællesskabet får det gode liv ved en omstilling af den eksisterende plads, og ved at skabe ny plads ved radikale beslutninger, der afhjælper de udfordringer, som lokalsamfundet møder i hverdagen.

Østerbro opleves som en bydel med mange kvaliteter, men bydelen er også præget af ensartede gader med meget gadenær parkering. Med få kontante greb kan der skabes et fundament for en bydel med plads til et bedre liv.

Det er vigtigt for borgersamlingen at skabe mere udendørsplads til det alsidige byliv, naturen i byen og til kulturen. Det er centralt, at der skabes plads til, at generationerne kan bevæge sig igennem byen og møde forskellige byrum med plads og aktiviteter for alle aldre. Det trykke byrum kræver, at man i planlægningen tænker det hele menneske ind i designet af det nye Østerbro.

Etableringen af disse nye byrum skal understøtte, at byens beskaffenhed og den kommercielle sammensætning bliver fundamentet for et varieret butiksmiljø på Østerbro. Økonomien for de lokale erhvervsdrivende skal understøttes ved at sikre gode adgangsforhold for både lokale og udefrakommende.

Den holistiske tilgang til mennesket påvirker sammensætningen af de nye byrum, så man sikrer luft og fremkommelighed på bekostning af den bolignære gadeparkering og gennemkørende trafik gennem bydelen.

VORES VISION

Borgersamlingen ser en retning, hvor forandring skal drives med en høj kadence og livetest af præmisserne for de enkelte initiativer. Generelt skal initiativerne have en høj grad af borgerinvolvering for at sikre, at det hele menneske inkluderes. Borgersamlingen mener, at den grundlæggende forandring skal være gennemført inden for en 5-10-års horisont med en langsigtet vision om at skabe et solidt fundament, og styrke etableringen af yderligere bynatur over tid.

Overordnet er det borgersamlingens ambition, at vi skal reducere den private parkering i gadeplan. Det vil give plads til mere bynatur og en mere levende by. Parkeringen skal i stedet placeres i parkeringshubs eller i andre fælles løsninger. Den totale mængde af biler skal reduceres gennem tiltag såsom bedre vilkår for delebiler, der indskrænker behovet for private biler.

VORES VÆRDIER

FÆLLES
-SKAB

ØKONOMI

TILLID

LIV

NATUR

KULTUR

FÆLLESSKAB

Mennesket skal kunne indgå i fællesskabet med gensidig respekt. Byrummet skal give plads til, at alle kan opholde sig over længere tid, uden at blive udfordret på de basale fornødenheder.

Byrummet er udviklet med udgangspunkt i det holistiske billede af mennesket i alle aldre, som kræver ernæring - både til sjæl og krop, besørge de basale behov, og etablere nye forbindelser.

TILLID

Trygge rammer hvor man færdes med tillid til fællesskabet. Børnefamilierne tør sende børnene på gaden, støjen er begrænset, trafikken opdeles til at sikre den konfliktfri trafik, og der etableres almene faciliteter på tværs af byen. Ældre borgere, unge, voksne og børnefamilier har lyst til at være, og mødes i offentlige rum.

NATUR

Naturen finder vej til byrummet, hvor alle gader i højere grad præges af naturen.

De grønne oaser bliver normalen på tværs af byrummene, hvor beboerne kommer på gaden med renere luft omkring sig, og mulighed for at nå et grønt areal indenfor få minutters gåtur.

De grønne byrum giver pladsen til at sætte farten ned, og skabe mere tolerante interaktioner mellem borgere og gæster i gaderne. Udbredt lodret begrøning på både offentlige og private bygninger, og andre initiativer skal øge den grønne masse betydeligt. Hermed dæmpes støj, kapacitet til at optage vand og CO2 øges, insektlivet fremmes og dermed også fuglelivet. Mennesker vil desuden opleve byen som mere grøn og livfuld.

VÆRDIER

KULTUR

Der skal etableres pladser til at udfolde kunst i et levende byrum. Kunsten får en aktiv og foranderlig rolle i bybilledet. Det gøres muligt at etablere gavlmalerier, pladser til kunstinstallationer med eksempelvis skulpturer, og plads på bygningerne til at udforske tidssvarende kunst.

Der skabes drop-in oplevelser, hvor borgere og gæster kan udforske forskellige kulturelle oplevelser: Kunst, oplevelser og lignende. Et særligt træk ved kunsten på Østerbro, til forskel fra gamle dages beskuelse og beundring af en rytterstatue af en konge højt til hest, er den refleksion, kropslige oplevelse, interaktion og udveksling, kunsten inviterer til. Mellem kunst og menneske, og mellem mennesker indbyrdes.

LIV

Pladserne afsættes til aktiviteter, der kan deles af fællesskabet på tværs af generationer med et butiksliv, der kan servicere borgerne. Gademiljøet på Østerbro ændrer sig til at kunne skabe rammerne for et mere aktivt samvær, og brugerne af miljøet kan gå i de lokale butikker til at få dækket de basale behov.

ØKONOMI

Butiks- og erhvervslivet skal have integreret plads, så der skabes en positiv dynamik på alle tider af døgnet.

Livet på Østerbro bibeholdes med et succesfuldt erhvervsliv, hvor der naturligt sker udskiftning, men løbende sikres, at nærmiljøet har de rette forudsætninger til at kunne forblive og være en aktiv medspiller i miljøet og byens økonomi.



BORGERSAMLINGENS ANBEFALINGER & INITIATIVER



ANBEFALINGER TIL BYLIV

EN BYDEL HVOR MAN KAN LEVE OG ÅNDE

Tema: Byliv

UDFORDRING:

Byens mødesteder mangler diversitet, så de er tiltalende for mange beboere på tværs af køn, alder mm. Bilerne fylder for meget i vores bydel, hvor der er begrænset plads til at skabe smukke og trygge rum. Der skal være flere små parker og åndehuller, og de pladser/mødesteder, som findes i dag, skal have rammer, der sikrer mere liv. På gaderne, cykelstierne, og fortov, er mobilitet en udfordring.

FORANDRING

Vi ønsker et Østerbro, hvor bylivet er levende og trygt med plads til alle. Hvor der er flere gratis glæder både til ophold og brug i alt slags vejr, såsom en demokratiplads. Der skal også være mere gratis kultur og flere fornøjelser.

Hvor der bor mange forskellige slags mennesker, og er plads til mange forskellige erhverv. Hvor kommunen prioriterer omstilling af bylivet, så der er flere offentlige mødesteder, blandt andet gennem opkøb af grunde og fokus på god offentlig transport. Hvor kommunen regulerer trafikken til fordel for cykler og fodgængere.

PRINCIPPER

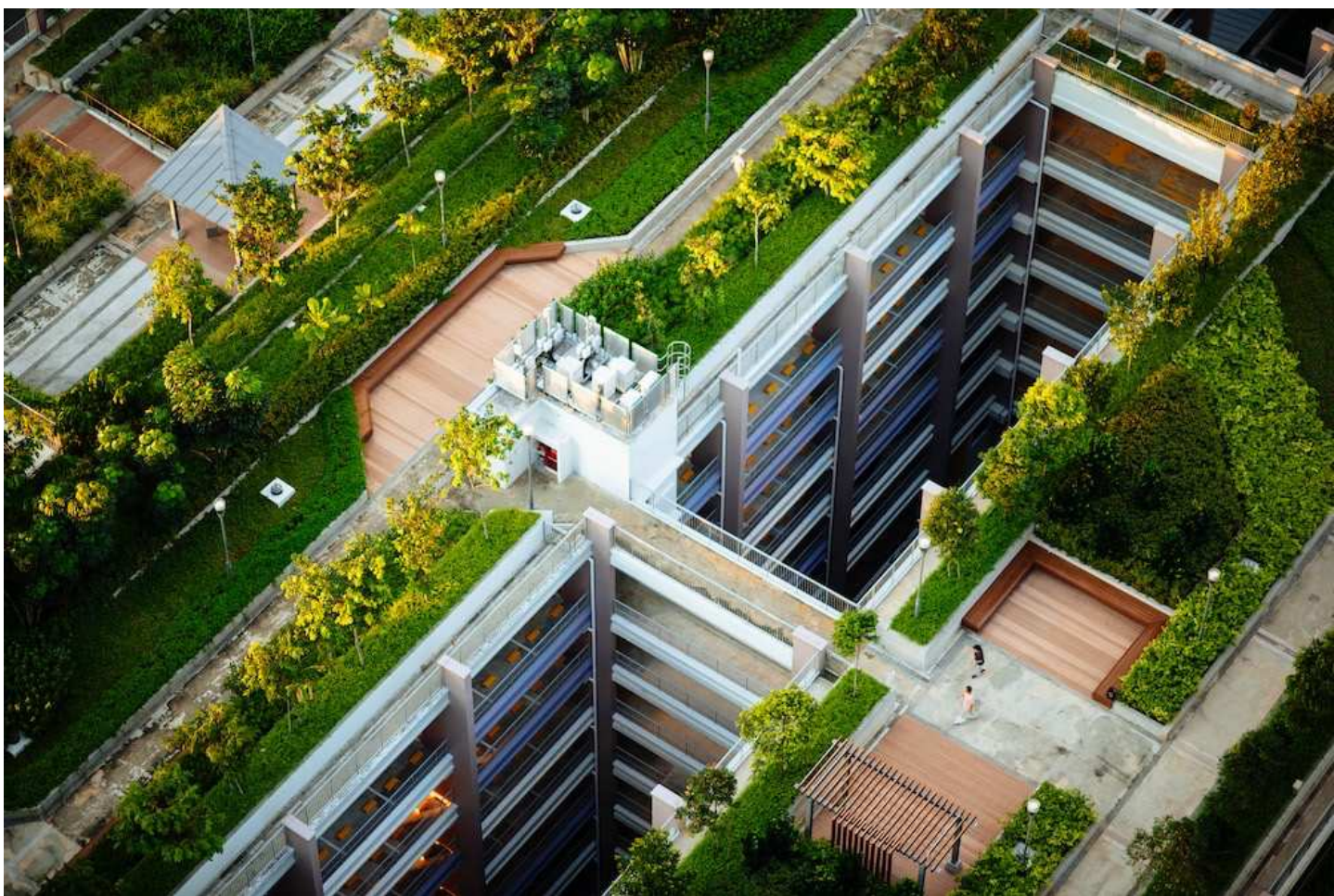
- Ændringerne med fokus på bylivet skal skabes gennem inddragelse af borgere og lokaldemokrati.
- Kommunen skal prioritere mangfoldighed i både lokalt handelsliv og befolknings sammensætning.
- Vi skal bruge både frivillighed, incitament og regulering for at påvirke folks adfærd, og skabe forandring og bedre fælles rammer på Østerbro.
- Der skal tænkes i multifunktionalitet, pilotprojekter og eksperimenter.

BYLIV

ANBEFALING # 1

FLERE GRØNNE ÅNDEHULLER ER EN KATALYSATOR FOR BYLIV

Grønne åndehuller handler om at få det grønne ind i bybilledet, og skabe grønne "lommeparker" og korridorer i byen. Det handler ikke om de store offentlige områder, men det handler om at få noget grønt ind i hjørner, kryds osv., så det grønne fylder i stedet for det "grå" omkring f.eks. metrostop og foran hoveddøren. Vi skal have mere bynatur og mere plads til folk. Det skal ske gennem gadehaver, blomsterkasser, flere bytræer og grønne facader. De grønne åndehuller skal give plads til liv, og er med til at skabe en glæde og ro, når man færdes i dem. Desuden køler de om sommeren, tiltrækker insekter og fugle, og lagrer CO₂.



BYLIV

ANBEFALING #1

GRØNNE ÅNDEHULLER

92%

INITIATIV 1:

FRIGIV PLADS I TRAFIKKEN TIL GRØNNE RUM

Beskrivelse:

Ensret flere veje så der bliver plads til grønne områder i byen, og lav i den forbindelse nogle huller i byen med grønt og mulighed for lokalforsamling. Ved at ensrette veje som er tosporet, giver det mulighed for udnyttelse af det nedlagte spor til rekreativitet, åndehuller, lokale forsamlinger og andre mindre kulturelle tiltag.

Modtagere:

Københavns Kommune er ansvarlig for planlægning og udførelse af projektet i samarbejde med boligforeninger, handelsforeninger og relevante lokale aktører.

Målepunkt:

Vi foreslår, at der anlægges en test på 5 mindre veje eller sidegader fordelt på Østerbro. Hvis de frigivne områder bliver benyttet af lokale Østerbroborger, mens der ikke skabes betydelige trafikaleudfordringer, kan projektet udvides til flere veje. Succeskriterierne er flere grønne områder på den frigivne plads, færre trafikuheld og større glæde for de lokale.



Kreditering: JAJA Architects

Realisering:

Planen er realiseret inden 2025. Projektet er fuldført i 2028.

BYLIV

ANBEFALING #1

GRØNNE ÅNDEHULLER

88%

INITIATIV 2:

UDVIDELSE AF DEN GRØNNE CYKEL- OG GANGSTI, SÅ DET ER NEMT AT KOMME TIL OG FRA SMÅ OASER OG HANDELSGADER

Beskrivelse:

En udvidelse af den grønne sti vil skabe grønne korridorer og forbedret mobilitet for cyklister og gående. Udvidelsen er med til at gøre det nemmere at udnytte byen, og komme rundt til de små oaser. Stierne skal fungere som rodnets mellem oaserne, hvor man samtidig forbinder rodnettet til trafikknudepunkter.

Modtagere:

Københavns Kommune er ansvarlig for planlægning og udførelse af projektet gennem involvering borgerne og lokaludvalg.

Målepunkt:

Vi skal være i mål indenfor de næste 5 år dvs. i 2028. Vi måler succes, når privatbilismen falder med 25 %, samt cyklisme stiger generelt med 20%, men hvor cyklismen på det nuværende vejnet ikke stiger yderligere. Altså de grønne stier bliver brugt fremfor det nuværende vejnet. Dernæst er det en succes, hvis uheldsraten for cyklister og gående falder med 30 % inden for 3 år efter implementering.

Realisering:

Planen er fastlagt inden 2025. Projektet er realiseret i 2028.



BYLIV

ANBEFALING #1 GRØNNE ÅNDEHULLER

84%

INITIATIV 3:

GÅRDLAUGENE UD PÅ GADEN OG OP AD FACADEN

Beskrivelse

Initiativet skal sikre plads til, at lejligheder kan have små ”kasser” på vejen med plads til træer eller blomster. Beboerne kan have mulighed for selv at forvalte, og drive egne små haver. Sæt fokus på vild natur, og på at skabe natur foran bygninger. De skal placeres ude på gaden foran husene, så det grønne ikke kun er inde i karreerne, men også bliver en del af gadebillet.

Modtagere:

Københavns Kommune er ansvarlig for planlægning og tildeling af arealer sammen med boligforeninger. Gårdlaugene skal være med til at sikre, at gården også bliver en del af gadebilledet.

Målepunkt:

Det er en succes, når 30 % af ejendommene på Østerbro har fået en større kasse med blomster og grønt foran ejendommen.

Realisering:

Planen er fastlagt inden slutningen af 2024, og de første kasser står foran ejendommene i midten af 2025.



Fotograf: Troels Hein

BYLIV

ANBEFALING #1 GRØNNE ÅNDEHULLER

84%

INITIATIV 4:

OFFENTLIGE TAGTERRASSER VED NYBYG

Beskrivelse:

Forslag om at indtænke offentlige tagterrasser ved nybyggeri. Pladsen på taget skal udnyttes til grønne oaser med plads til byliv - ligesom Salling Rooftop i Aarhus. Det skal implementeres på offentlige byggerier, og der kan tænkes i anvendelse af kommercielle bygninger også, såsom cafeer, parkeringshuse osv.

Modtagere:

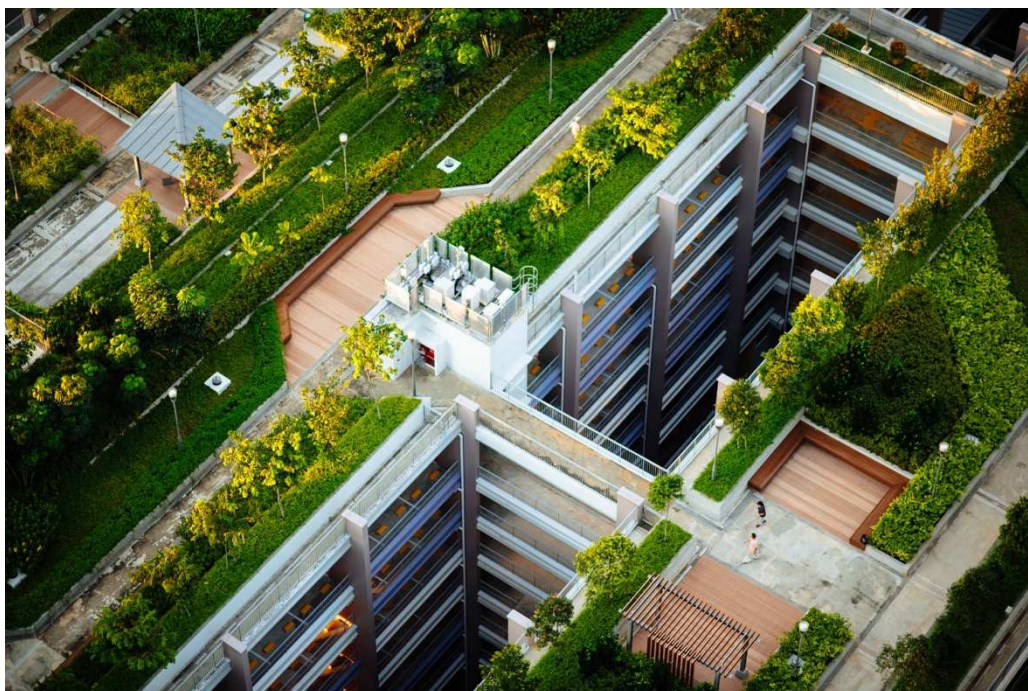
Københavns Kommune og erhvervslivet er projektansvarlige.

Målepunkt:

Der er mindst ét rooftop inden for de næste 3 år - dvs. inden 2026.

Realisering:

Det skal planlægges inden for det næste år (inden juni 2024) og bygges inden 2026.



BYLIV

ANBEFALING #2 BYRUM TIL OPHOLD

Anbefalingen handler om at skabe plads til de ikke kommercielle rum i bybilledet, hvor der er plads til diversitet i forhold til alder, køn og etnicitet. Der skal være flere områder, hvor der er mulighed for at opholde sig uden, at man skal købe noget. Der er plads til kunst, kultur og opholdssteder, hvor borgere kan mødes og nyde byen. Det er plads til mobile siddesteder - ikke kun klassiske pladser, men f.eks. også skulpturer, man kan sidde på. Der skal være pladser, der inviterer til ophold og samtale. Temaet indbefatter også mødesteder og steder med ro.



ANBEFALING #2

BYRUM TIL OPHOLD

84%

INITIATIV 5:

DEMOKRATIPLADS

Beskrivelse:

Østerbro mangler en demokratiplads. Samtidig er der et stort område foran Enigma med mange muligheder.

Pladsen har dermed et kæmpe potentiale for at blive Østerbros grønne og sociale hjerte, menneskelige mødested, og et rum til at udfolde og lege med måder at leve og være sammen på. Dygtige havearkitekter kunne få en masse spændende haverum ud af den enorme plads, der i 2023 henligger som en social og plantemæssig ørken. Et non-space.

Inspiration kan søges ved Enghave plads. Vi ønsker plads til leg, til at nyde en kop kaffe eller en madpakke i forbindelse med besøg på museet. Der skal være plads til at læse en bog, mødes med andre, og opholde sig på pladsen. Det giver oplagt mulighed for at inddrage museets udstillinger på pladsen, og på den måde skabe noget attraktion for museet. En mere levende plads giver også bedre sammenhæng mellem attraktioner i området.

Indretning af pladsen foran Enigma kunne indebære indbydende havearkitektur, med eksempelvis små grønne rum eller haver, grønne hjørner og grønne facader. Runde, u-formede eller s-formede bænke kunne indbyde til menneskelige møder, og lægge op til at få en snak. Eventuelt magnoliatræer som i gamle dage, man kunne forestille sig dette som et trækplaster ligesom kirsebærtræerne på Bispebjerg kirkegård.

ANBEFALING #2

BYRUM TIL OPHOLD

84%

INITIATIV 5: DEMOKRATIPLADS

Beskrivelse:

Der må gerne vedblive at være plads til at opstille ad hoc boder, så der kan holdes markeder eller andre events. Vigtigst af alt med pladsen er intentionen om at få mennesker til at være medskabere, i stedet for at være publikum og forbrugere.

Forslag til mulige elementer på Demokratipladsen:

- Stand Up/ Speakers Corner/
Talerhjørne Hvor Østerbrogensere og gæster kan stille sig op, og holde tale.
- Konkurrence om kunstnerisk talerstol
Der udskrives en konkurrence om en kunstnerisk talerstol.
- Konkurrence om design af demokratibænke
Der udskrives en konkurrence om design af demokratibænke, som placeres på Demokratipladsen
- Toiletter
Der etableres (evt.) underjordiske offentlige toiletter.



ANBEFALING #2

BYRUM TIL OPHOLD

84%

INITIATIV 5:

DEMOKRATIPLADS

Modtagere:

Parken og Enigma, Borgerrepræsentationen/ Københavns Kommune og Realdania eller andre fonde

Målepunkt:

Københavns Kommune laver bylivstælling i Fase 1, 2 og 3.

Realisering:

Demokratipladsen opstartes som pilotforsøg, vi forestiller os tre faser hvor man lærer undervejs.

- Fase 1: I 2026 indvies Demokratipladsen
Vi forestiller os at der etableres bænke, beplantning, toiletter
- Fase 2: De første to år evalueres der løbende på pladsen (bylivstælling, survey til østerbroborgere) og evt. ændringer gennemføres
- Fase 3: De ting der er en succes, gøres permanente

ANBEFALING #2

BYRUM TIL OPHOLD

84%

INITIATIV 6:

MULIGHED FOR AT LUKKE OMRÅDER AF I FORBINDELSE MED IKKE
KOMMERCIELLE EVENTS

Beskrivelse:

Vi ønsker at genskabe landsbystemningen fra det gamle Østerbro. Eksempler på events kan være som eventet på Dronning Louises Bro, hvor der var lukket for trafik for at give mulighed for andet ophold, f.eks. at tegne med kridt. En årlig tilbagevendende søndag, lidt a la en bilfri søndag. Kan være en dag, en weekend, forlænget weekend eller en hel uge. Giver mulighed for at lave eksperimenter, f.eks. at folde rullegræs ud i et dagligdags trafikrum, og gøre plads til en lokal "havefest".

Eksempelvis kunne det være området fra Trianglen til Lille Triangel, ved Trianglen, eller på dele af Østerbrogade. Offentlige toiletter skal indtænkes ved disse arrangementer.

Modtagere:

Københavns Kommune

Målepunkt:

Måles på antal deltagende og omsætning i nærliggende butikker.

Realisering:

Ønsket er et hurtigt iværksat initiativ. I 2024 skal initiativet være afprøvet min. én gang.

ANBEFALING #2

BYRUM TIL OPHOLD

80%

INITIATIV 7:

SAMLINGSSTEDER FOR ALLE

Beskrivelse:

Plads til mere end blot fodbold, skaterparker osv. f.eks. overdækkede områder, hvor man kan sidde, en bålplads, træningsfaciliteter eller ”legepladser” med gynger, som dem ved den Røde Plads.

Inddragelse af flere områder i Fælledparken til andet end boldspil. Plads til legepladser, træningsfaciliteter, bænke og haver.

Modtagere:

Københavns Kommune

Stadsarkitekter.

Idrætsforeninger, Skjold mm.

Østerbro lokaludvalg

Målepunkt og realisering:

Vi starter med de små initiativer, der hurtigt kan indføres.

I 2024 skal der være opstillet 5 bålpladser eller grillområder. Et oplagt sted kunne f.eks. være ved Pavillonen i Fælledparken.

I 2030 er der inddraget 1/3 af boldbanearealet i Fælledparken til mindre ”rum”.

ANBEFALING #3 HANDELSLIV, DER SKABER PLADS TIL OPHOLD

Handelsliv skaber liv, og derfor skal der være plads til både cafeer og butikker. De skal have plads til ophold på gaden, så man kan se byen fra sin kommercielle side. Praktisk skal de have plads til parkering og varelevering gennem prioriterede p-pladser og god plads til varetransport.



ANBEFALING #3

HANDELSLIV, DER SKABER PLADS TIL OPHOLD

84%

INITIATIV 8:

FLYT FORRETNINGER UD PÅ GADEN

Beskrivelse:

Initiativet skal sikre åbne pladser, hvor handelslivet bliver en del af bybilledet. Cafeer, restauranter og butikker skal ud på gaden med plads til ophold, små events og grønne rammer. Kommunen bør give flere tilladelser til denne form for kultur og brug af byen. Det må ikke blive for sent, og lokalområdet skal inddrages. Det kan dreje sig om særlige dage, hvor forretningerne rykker ud på gaden. Det må ligeledes gerne følge sæsonerne, og på den måde vise årets gang på Østerbro.

Modtagere:

Københavns Kommune er projektansvarlig for tildeling af arealer, hvilket skal ske i samspil med det lokale erhvervsliv.

Målepunkt:

Hvis størstedelen af forretningerne har grønne tal på bundlinjen indenfor 2 år, er det en succes, samt at der er en tilfredshed blandt brugerne.

Realisering:

Planen er lavet inden sommeren 2024, og igangsættes for foråret 2025. Det skal være endeligt implementeret indenfor 5 år.

ANBEFALING #3

HANDELSLIV, DER SKABER PLADS TIL OPHOLD

76%

INITIATIV 9:

MOBILE CAFEER OG RESTAURANTER

Beskrivelse:

Madvogne på Østerbro som i stil med streetfood-området Reffen på Refshaleøen. Skal have plads til vegansk streetfood og mad fra hele verden. Placeringen kan være i Fælledparken eller andre lokationer, hvor f.eks. 10-15 % bør inddrages til streetfood. Streetfood-markedet skal være åbent fra maj-september/oktober, og bør evalueres løbende for udvidelse til helårligt projekt.

Modtagere:

Københavns Kommune er ansvarlige for projektet herunder tildeling af arealer til private streetfood aktører, som i samspil med kommunen kan planlægge markedets udseende samt udbud.

Lokaludvalg og lokal handelsstandsforening.

Målepunkt:

Hvis størstedelen af de private aktører har grønne tal på bundlinjen indenfor 2 år, er det en succes, samt at der er en tilfredshed blandt brugerne.

Realisering:

Maj 2024 er der gjort de første forsøg med streetfood i Fælledparken eller andre lokationer.

ANBEFALING #3

HANDELSLIV, DER SKABER PLADS TIL OPHOLD

72%

INITIATIV 10:

MULIGHED FOR AT LUKKE OMRÅDER AF FOR KOMMERCIELLE EVENTS

Beskrivelse:

Det kunne være markedsdage, som der f.eks. findes på Værnedamsvej på Frederiksberg/Vesterbro fra tid til anden. Christianshavn lukker også nogle gange af bag ved torvet ved beboerhuset for lokale events, både kommercielle og nonkommercielle. Et eksempel kunne være "farmers market", hvor der sælges frugt, grønt, fisk, slagtervarer mm. Området ved Parken er ideelt til at afvikle kommercielle events, og kan blive et samlingssted for store events på Østerbro.

Modtagere:

Københavns Kommune, Østerbros beboerforening, handelsforeninger og lignende skal facilitere, men private erhvervsdrivende, sportsklubber og lignende, skal bydes ind i processen.

Målepunkt:

Bylivstælling, omsætning, spørgeskema: Til både erhvervsdrivende og besøgende.

Realisering:

I 2024 afholdes det første marked

ANBEFALING #3

HANDELSLIV, DER SKABER PLADS TIL OPHOLD

72%

INITIATIV 11:

KONVERTER P-PLADSER TIL UDESERVERING

Beskrivelse:

I sommermånederne kan p-pladser bruges til udeservering til cafeer.

For at tage hensyn til naboer og bilejere, foreslås det, at p-pladserne udelukkende inddrages i dagstid (8-16).

Modtagere:

Lokale cafeer skal gøre brug af muligheden med hjælp fra Københavns Kommune (til f.eks. at opsætte p-skilte med begrænset parkering).

Målepunkt:

I foråret 2024 opsættes nye p-skilte, og cafeer tilbydes muligheden for udvidet udeservering. Cafeer og restauranter på Østerbro bliver tilbudt muligheden for at ansøge om inddragelse af nærliggende p-pladser til udeservering eller andre initiativer.

Realisering:

Københavns Kommune står for opsættelse af p-skilte i løbet af foråret 2024. Anvendelse/inddragelse af p-pladser sker i løbet af forår/sommer 2024.



ANBEFALINGER TIL BYNATUR

DEN GRØNNE RETNING

- ØSTERBRO SOM GRØN FOREGANGSBYDEL

Tema: Byliv

UDFORDRING

Der er for få grønne kvadratmeter pr. beboer på Østerbro og for få grønne oaser. Der er for lidt biodiversitet og vedligeholdelse af de grønne områder på Østerbro. Lige nu fylder bilerne for meget på Østerbro i forhold til bynaturen, og det giver blandt andet udfordringer for trafiksikkerheden. Vi tror på, at det gennem bynatur også er muligt at bekæmpe ensomhed, som er en udfordring blandt borgere på Østerbro.

FORANDRING

Vi ønsker et Østerbro, som er grønt og levende, og som summer af liv. Det skal opnås ved at gøre bæredygtighed helt centralt, og inddrage borgere og aktører på Østerbro i arbejdet. Vi har fire overordnede anbefalinger:

- 1) Østerbro skal leve op til 3-30-300 princippet
- 2) Grøn dannelse
- 3) Grøn makeover mellem Svanemøllen station og Lille Triangel
- 4) Samvær i bynaturen

PRINCIPPER

- Vi vil have meget mere bynatur og meget mere mulighed for liv i bynaturen på Østerbro - for både beboere og dyr.
- Et grønnere Østerbro skal skabes af både beboere, offentlige og private aktører på Østerbro, og der skal være administrative rammer, som hjælper med at sikre det. Medansvar er centralt i vores omstilling, og skal sikre, at ingen borgere føler at forandring bliver dem påtvunget, samt at borgere tager ansvar for naturen.
- Ny beplantning skal etableres med omtanke for nydelses- og nytteværdi. Det grønne skal invitere til ophold og interaktion, og bare "stå" der.
- Det skal understreges, at Østerbro er en del af et globalt samfund, som også er forpligtet til at leve op til FN's verdensmål, f.eks. nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund, hvor der bl.a. henvises til skabelse af grønne offentlige rum og forbedring af byplanlægning og bystyring.

BYNATUR

ANBEFALING #4

ØSTERBRO SKAL LEVE OP TIL 3-30-300 PRINCIPPET OG FÅ EN GRØN RETNING

92%

Vi ønsker som minimum, at bydelen lever op til 3-30-300 princippet. Man skal dermed kunne se 3 træer fra sit vindue, og der skal være 30% trækronedække. Der må heller ikke være længere end 300 meter fra ens bolig til et grønt område. I den sammenhæng skal det gøres, så træerne plantes på måder, der minimerer, at boligerne bliver unødigt udsat for skygge. Flere træer kan være med til at sænke temperaturen på de varme sommerdage i byen, og giver bedre luftkvalitet, og binder CO2.

Modtagere:

Københavns Kommune.

Målepunkt:

Kommunen er ansvarlig for at kontrollere, at målene bliver opfyldt, og at der foreligger en rapportering om fremskridt hvert andet år.

Realisering:

Projektet kan begyndes nu, og beplantningen skal være fuldført inden for 10 år.



Illustration by Montse Galbany
/ The University of British Columbia

ANBEFALING #5

GRØN DANNELSE

Borgere skal have hjælp til at forstå, og værdsætte bynaturen. Vi skal formidle, hvilke tanker, der ligger bag beplantning, f.eks. ønsket om flere insekter og generelt større biodiversitet. Gennem formidling kan flere borgere få en forståelse for naturens kredsløb. Den grønne dannelse sker bl.a. ved at give borgerne mulighed for at følge naturens gang. Det kan ske ved at lade borgerne opleve både blomstring og forfald, når man lader nedfaldne blade ligge eller give græsskråningerne, f.eks. omkring Østerbros søer, mulighed for at blomstre. Det kan også ske ved at lade borgerne på Østerbro være medansvarlige for at passe på bynaturen. Østerbro skal leve op til FN's verdensmål, navnlig mål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund, der bl.a. nævner skabelsen af grønne offentlige rum. Grøn dannelse er med til at støtte op om klimamål for både København og Danmark.



ANBEFALING #5 GRØN DANNELSE

92%

INITIATIV 12:

HJÆLP TIL LIVET I BYNATUREN

Beskrivelse:

Bygge redekasser, insekthoteller mv., og tilså arealer med vilde blomster, som er til gavn for bynaturens insekter. Forhindre tilgroning af søerne gennem en fauna i balance.

Modtagere:

Københavns Kommune forpligter Østerbros folkeskoler, børneinstitutioner mv. til at inddrage den grønne dannelse i undervisningen. Det kan f.eks. ske ved at involvere børnene i projekter, hvor de hjælper bynaturen ved at bygge redekasser og insekthoteller, tilsår arealer med vilde blomster mv.

Realisering:

Projektet kan igangsættes nu.



Fotograf: Troels Hein

BYNATUR

ANBEFALING #5 GRØN DANNELSE

88%

INITIATIV 13:

OPLYSNING OM BYNATUREN

Beskrivelse:

Initiativet skal sikre borgerens oplysning om naturen. Det kan ske ved opsætning af skilte og information i lokale medier, samt inddragelse og brug af bynaturen i undervisningen i skolerne. Det kunne være oplysning om søernes liv og forståelse af dem som biotop.

Modtagere:

Københavns Kommune med inddragelse af borgerne på Østerbro, fx gennem etablering af borgergrupper, som kan bistå kommunen med vedligeholdelse af Østerbros biotoper (søerne, parker, grønne vejstrækninger mv.), informationskampagner i lokale medier, opsætning af skilte mv.

Målepunkt og realisering:

Etablering af samarbejde mellem kommunen og borgerne på Østerbro i forbindelse med nye og konkrete projekter om renovering af Østerbros biotoper.



Fotograf: Troels Hein

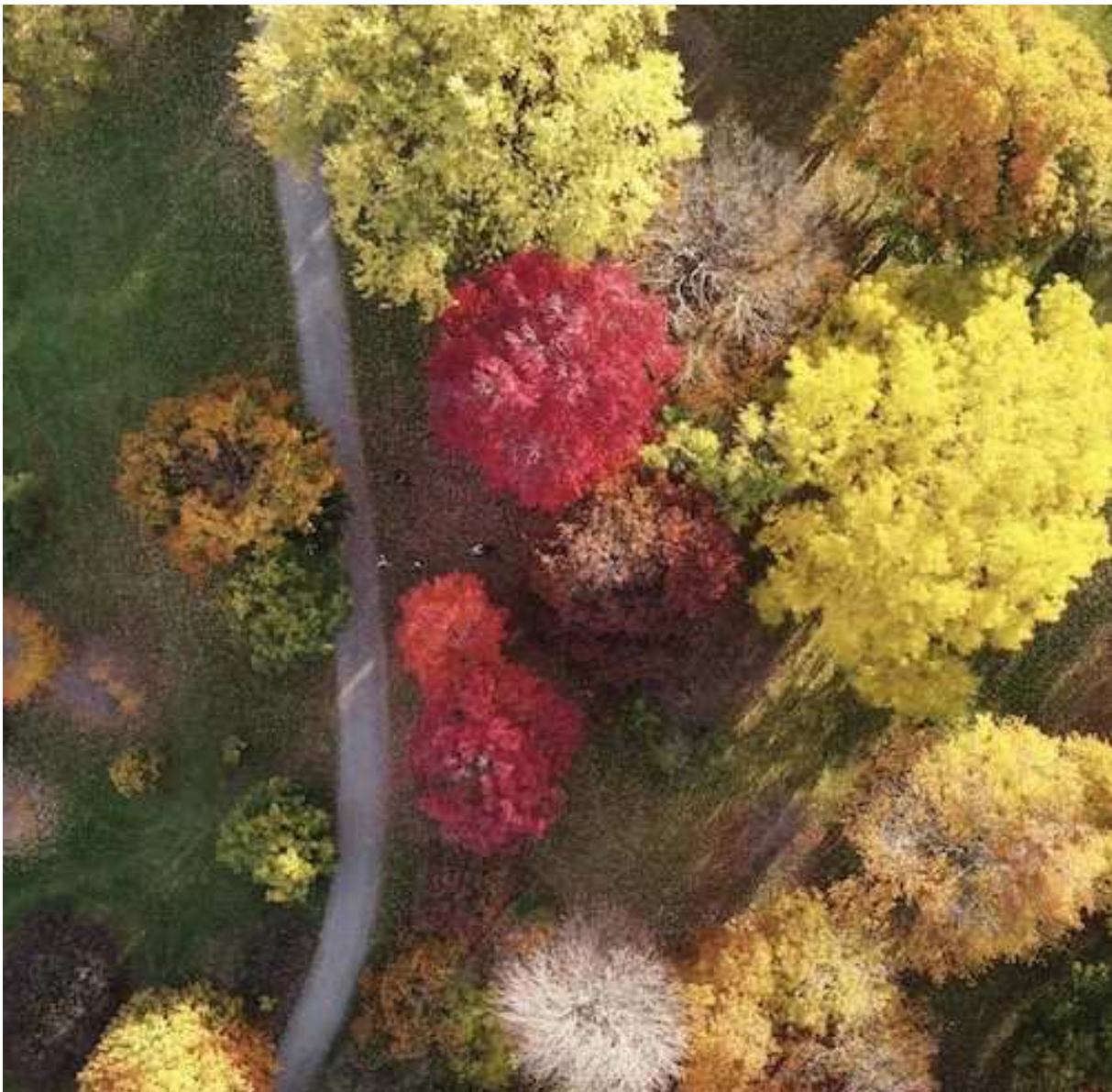
BYNATUR

ANBEFALING #6

GRØN MAKEOVER AF STRÆKNINGEN MELLEM SVANEMØLLEN STATION OG LILLE TRIANGLEN

Strækningen mellem Svanemøllen Station til Lille Trianglen gøres mere grøn.

Formålet er, at når man befinder sig på denne strækning, har man maks. 50 m. til noget natur ved at skabe grønne inviterende byrum.



ANBEFALING #6

GRØN MAKEOVER AF STRÆKNINGEN MELLEM SVANEMØLLEN STATION OG LILLE TRIANGLEN

88%

INITIATIV 14: GRØN KORRIDOR

Beskrivelse:

Etablering af en grøn korridor på strækningen mellem Svanemøllen Station til Grønningen. Målet er at have max 50 m. til noget grønt ligegyldigt hvor, man er på strækningen. Etablering kunne ske gennem flytbare haver, som kan flyttes med lift, og erstatning af p-pladser med bynatur.

Fase 1

I første del skal strækningen på Østerbrogade fra Svanemøllen Station til Trianglen begrønnes. Tiltag kan være flytbare haver, flere lommeparker og reduceret trafik. Det skal give plads til mere ophold i byen, mere udeservering og mere blød trafik.

Fase 2

I anden del skal strækningen på Østerbrogade fra Trianglen til Lille Triangel begrønnes. Der skal være flere træer, planter, bænke, små legepladser og mere plads til udeservering. Eventuelt ensretning af trafikken.

Modtagere

Københavns Kommune og Realdania eller andre fonde.

Målepunkt:

I 2025 er der opstillet flere flytbare haver mellem Svanemøllen Station og Trianglen.

Mellem 2025 og 2028 er der opsat mobile forsøg med bænke, legepladser, planter og udeservering på strækningen mellem Svanemøllen Station og Lille Trianglen.

I 2028 er Østerbrogade fra Svanemøllen Station til Lille Trianglen blevet mere grøn ved hjælp af lommeparker og bløde trafikanter, har fået mere plads.

BYNATUR

ANBEFALING #6

GRØN MAKEOVER AF STRÆKNINGEN MELLEM SVANEMØLLEN STATION OG LILLE TRIANGLEN

88%

INITIATIV 15:

LODRET BEGRØNING

Beskrivelse:

Formålet med at skabe grønne lodrette områder er at øge biodiversitet (insekter, fugle og andre dyr), binde CO₂, hjælpe med skybrudssikring, involvere bymurenes ejere, og give en oplevelse af æstetik, natur og liv.

Fase 1

Der hænges ”grønne rammer” op, hvor det er muligt for lokale aktører at dyrke mindre planter, såsom krydderurter på væggen til deres bygning og lokaler. Der etableres lodrette gadehaver.

Fase 2

Facader opdateres, så der er mulighed for at dyrke planter op ad bygningsfacader, f.eks. lade mos gro mellem vinduerne på bygninger.

Modtagere:

Projektet skal gennemføres af lokale boligforeninger, offentlige organisationer, private virksomheder og butikker på strækningen, kommunen og Realdania. Dette kan indgå i det parallelle initiativ ”Grøn dannelse”, hvor borgerne inddrages og gives medansvar.

Målepunkt og Realisering

I 2024 er de første lodrette gadehaver opsat, og lokalaviser fortæller om mulighederne.

I 2025 er fase 1 gennemført, og lokale er involveret, og driver selv projekterne.

I 2028 kan de første grønne facader ses i byrummet.

I 2030 udvides projektet til andre dele af Østerbro.

ANBEFALING #7

SAMVÆR I BYNATUREN

Byliv og bynatur behøver ikke at være adskilte størrelser, tværtimod hænger de sammen. Byliv opstår i bynaturen, for byliv er børn, der leger, unge mennesker der drikker øl og ældre, der går tur - alt sammen i naturen. Naturen kan bringe mennesker sammen, og selvom Fælledparken allerede skaber rum for dette, mener vi, at det kan blive vildere og større. Skabelse og vedligeholdelse af bynatur kan samtidig være et fælles projekt for bydelens borgere, og på samme tid skabe sammenhold i bydelen.



BYNATUR

ANBEFALING #7

SAMVÆR I BYNATUREN

80%

INITIATIV 16:

URBAN GARDENING

Beskrivelse:

I forbindelse med nedlægning af parkeringspladser og ved at fjerne begrænsninger, skabes der mere plads til bynatur. Vi synes denne plads skal gives til borgerne. Det skal give dem mulighed for at have små grønne arealer, de kan passe, og i forlængelse af disse skabe opholdssteder. Pladsen kan også gives til skoler, og på den måde give plads til uddannelsesaktiviteter udendørs. Kommunen skal hjælpe med at gøre det nemt og attraktivt. Arealer kunne tildeles dem, der bor tæt på; måske skal der sendes en god guide ud til alle med lidt begynderfrø. Arealer kunne videregives gennem rotation eller ved mislighold.

Modtagere:

Kommunen, lokaludvalget og lokalsamfundet. Der bør være mere permanente tovholdere i kommunen.

Målepunkt:

Når hver matrikel har udstykket mindst 3 kvadratmeter have, som kan være mobilt, så arealet hurtigt kan reetableres, er vi i mål. Hver matrikel sikrer selv hvorledes området indrettes. Kommunen bidrager med mobile kasser, jord, frø og vejledning. Den enkelte matrikel er ansvarlig for vedligeholdelse. Det ser vi gerne er sket inden 2027.

ANBEFALING #7

SAMVÆR I BYNATUREN

80%

INITIATIV 17:

FÆLLES OMDANNELSE AF FÆLLEDPARKEN

Beskrivelse

Fælledparken har et potentiale til mere, end hvad den benyttes til i dag. Det store græsareal bruges primært ved større begivenheder, såsom DHL Stafetten, 1. maj, fodbold og kulturelle arrangementer i Parken samt telte til coronatest. Vi drømmer om et dejligt naturligt landskab med træer, søer og buske, som man kan få gavn af hele året. Der skal fortsat være plads til at kunne afholde større arrangementer, og bevare fodboldbanerne, hvorfor beplantning skal tage hensyn til dette. Der kunne være beplantning langs bygningerne, langs vejene og udvalgte områder, hvor der ikke forhindres afholdelse af store arrangementer. Det kunne være begrænset til bestemte afgrænsede områder, f.eks. arealet syd for Øster Allé. Man kan overveje at bruge Miyawaki metoden. I denne proces vil vi foreslå, at borgerne skal inddrages, og være medskabere af bynaturen. En måde kunne være igennem eventet "Bands and plants": Nogle livekoncerter, lidt øl og vin man kan købe, og så ellers komme, og plante et træ. Det ville blive til vores fælles have, og man ville have et helt særligt forhold til det træ, man har plantet: Kunne se det vokse, og fortælle sine børnebørn om dengang, man plantede lige præcis det træ.

Modtagere:

Kommunen evt. i samarbejde med Parken og de omkringliggende skoler og idrætsforeninger.

Målepunkt og realisering:

Forbedringerne af Fælledparken skal ske inden 2025. Vi er lykkedes, når der er plantet træer hele vejen rundt som et bånd, samt 200 buske rundt omkring i fælledparken. Beplantning af træer og buske kan påbegyndes med det samme, og foretages i etaper.



ANBEFALINGER TIL BILER OG MOBILITET

GENTÆNKNING AF MOBILITET OG PARKERING

Tema: Biler og mobilitet

UDFORDRING

Parkering og biler skal fylde mindre i gadebilledet, samtidig med, at der er borgere på Østerbro, der har brug for en bil for, at hverdagen hænger sammen. Vi skal fremme andre mobilitetsmuligheder end biler, for at sikre mere plads i gadebilledet. Samtidig skal rammerne for parkering være mere hensigtsmæssige for dem, der er afhængige af biler. Vi skal skabe grønne rum i byen, samtidig med at udrykningskøretøjer, skraldebiler mm. skal have adgang til byen. Der er brug for politisk vilje til at træffe de beslutninger.

FORANDRING

Østerbro skal være en bydel, hvor biler fylder mindre i gadebilledet samtidig med, at der ikke går på kompromis med fremkommelighed, og at byen er for alle. Det betyder, at biler skal fylde mindre, både når de kører, når de er parkeret, og der skal generelt være færre privatbiler. Der skal være bedre offentlig transport, kombinationen af forskellige transportformer skal fremmes, og "huller" i det offentlige transportnetværk skal lukkes. Der skal være flere grønne cykelstier, som også skal være grønne korridorer.

PRINCIPPER

Borgersamlingen har en række principper:

- Medinddragelse af centrale aktører og beboerforeninger - uddeling af ansvar og indflydelse.
- Søge synergier mellem forskellige behov i bydelen.
- Bruge midlertidige pilotprojekter for at finde de gode løsninger.

ANBEFALING #8

GENTÆNKNING AF PARKERING I GADEPLAN

Den, på nuværende tidspunkt, utilstrækkelige parkeringsinfrastruktur fører til biler, der cirkulerer rundt i byen på udkig efter parkeringspladser, hvilket øger trafikbelastningen, og forlænger køretiderne. Hvis der ikke er nok parkeringsmuligheder, kan det være vanskeligt for borgere, besøgende og virksomheder at finde et sted at parkere, hvilket kan have negativ indflydelse på bydelens økonomi og bekvemmelighed.

Effektiv parkeringsstyring er derfor nødvendig for at sikre tilgængeligheden af parkeringspladser til alle med parkeringslicens.

Samtidig kan en ordentlig parkeringsinfrastruktur være vigtig for at fremme bæredygtige transportmuligheder. Det kan ske ved at tilbyde pålidelige og bekvemme parkeringsmuligheder i form af offentlige transportknudepunkter, og centrale steder kan det motivere folk til at bruge alternative transportmidler som cykler eller offentlig transport, hvilket reducerer behovet for privatbilisme.

Endelig kan en effektiv håndtering af parkeringsforholdene bidrage til at forbedre byens æstetik og livskvalitet for borgerne.



Fotograf: Troels Hein

ANBEFALING #8

GENTÆNKNING AF PARKERING I GADEPLAN

92%

INITIATIV 18:

BEDRE DECENTRAL CYKELPARKERING

Beskrivelse:

Vi skal etablere flere cykelparkeringspladser i København for at frigøre mere plads på fortove, og skabe bedre plads til fodgængere. Dette kan opnås ved at identificere områder med høj cykeltrafik, og tilføje flere dedikerede cykelparkeringsområder i form af stativer eller racks. Der bør desuden fokuseres på at tilbyde overdækkede parkeringspladser særligt til ladcykler. Ladcyklerne optager meget plads på fortove. Ved at tilbyde overdækninger specifikt designet til ladcykel parkering, kan man skabe bedre orden og udnyttelse af pladsen.

Forslaget skal omfatte en grundig planlægning og udvælgelse af egnede placeringer for de ekstra cykelparkeringspladser og overdækkede pladser. Det er også vigtigt at sikre passende sikkerhedsforanstaltninger, som f.eks. cykel-racks, videoovervågning eller belysning, for at minimere risikoen for cykeltyveri.

En sådan forbedret cykelparkeringsinfrastruktur vil ikke kun give mere plads til fodgængere, men også bidrage til at fremme cykling som en bæredygtig transportform. Det vil skabe incitament for flere borgere til at vælge cyklen som transportmiddel, og dermed reducere biltrafikken og CO₂-udledningen i byen. Parkering skal være decentralt og i nærheden af opgange, så det er nemt og indbydende for borgere.

Modtagere:

Borgerrepræsentationen kan omstille eksisterende bilparkering til cykelparkering.

Målepunkt:

En stigning i antallet af cykelparkeringspladser, så det passer til antallet af cyklister.

Realisering:

Københavns Kommune og byplanlægningen kan med fordel prioritere at få etableret stativer og racks på steder med forholdsvis mange cykler, for at afhjælpe hurtigst muligt. Derudover kan man ved gadefornyelse anlægge "huller" i parkeringsinfrastrukturen til at fremme cykelparkeringsmuligheder og ladcykel parkering.

BILER

ANBEFALING #8

GENTÆNKNING AF PARKERING I GADEPLAN

84%

INITIATIV 19:

BRUG AF PARKERINGSHUBS

Beskrivelse:

Etablering af parkeringshubs, som er centrale parkeringshuse/kældre placeret ved strategiske lokationer i København, er afgørende for at håndtere parkeringsudfordringerne på en effektiv måde. Ved at samle flere parkeringspladser på ét centralt sted, kan man maksimere udnyttelsen af tilgængelige rum, og mindske behovet for spredt parkering rundt omkring i byen. Hubs er både relevante for pendlere, men også for weekendbiler, der fylder meget på Østerbro. Dette bidrager til at reducere trafikbelastningen og trængslen, da bilisterne kan parkere ved parkeringshubs, og skifte til mere bæredygtige transportformer som cykler eller offentlig transport. Denne centralisering skaber også bedre tilgængelighed og bekvemmelighed for både lokale og besøgende, da det bliver lettere at finde en ledig parkeringsplads. Desuden har parkeringshubs positive miljømæssige effekter ved at reducere kørslen rundt i byen på udkig efter parkering. Endelig integrerer parkeringshubs parkering med andre transportmuligheder som cykelstier og kollektiv transport, hvilket skaber en mere helhedsorienteret og bæredygtig transportinfrastruktur for byen.

Modtagere:

Borgerrepræsentation, politisk ejerskab over en længere periode grundet høje etableringsomkostninger.

Målepunkt:

Vi skal sætte gang i initiativet for at sikre forudsætninger for at give pladsen til byliv og -natur.

Realisering

Offentlig/kommunal investering i en holistisk hovedstadsinfrastruktur. Initiativet skal indarbejdes i visionsplanen og udmøntes i en implementeringsplan med flere faser for at teste hypoteserne, men sikre vedholdende forpligtelse ved fastsatte milepæle.

BILER

ANBEFALING #8

GENTÆNKNING AF PARKERING I GADEPLAN

80%

INITIATIV 20:

BRUG TOMME ERHVERVSPARKERINGSPLADSER

Beskrivelse:

En del private virksomheder har tilgængelige arealer til parkering, som ikke bliver brugt uden for virksomhedens åbningstid (typisk kl. 17.00-06.00). Ved at lave samarbejdsordninger med disse, kan man hæve udbuddet af parkeringspladser signifikant.

Modtagere:

Borgerrepræsentation, ejerne af de private parkeringspladser, erhvervsorganisationer (DI, DE, m.fl.)

Målepunkt:

Man bør starte ved at undersøge, hvor stort potentialet ved at udnytte private parkeringspladser, er.

Realisering:

Dette initiativ ser vi som en nem løsning, der vil bidrage til at løse parkeringsproblemerne med det samme.

ANBEFALING #9

MOBILITET - FRA PRIVAT GENNEMKØRSEL TIL FÆLLES LØSNINGER

Mobilitet handler om, hvordan vi som borgere bevæger os i byens rum, både til og fra arbejde, i weekenden eller i vores daglige gøen. Mobilitet handler om, hvordan vi kommer fra A til B, og hvordan vi kan gøre mobiliteten bedst for vores bydel.



Fotograf: Troels Hein

ANBEFALING #9: MOBILITET - FRA PRIVAT GENNEMKØRSEL TIL FÆLLES LØSNINGER

88%

INITIATIV 21: INDFØR TRAFIKØER

Beskrivelse:

En trafikø er et område, hvor der lukkes af for gennemkørende trafik. Der er stadig adgang for biler med et ærinde som f.eks. beboere og erhvervskørsel, og kun via én adgangsvej. For at mindske lokal tværgående biltrafik i de mindre gader, kan der etableres trafikøer som ved hjælp af omdirigeringer, leder biltrafikken udenom. På den måde sikres det, at kun bilister med ærinde i området kører igennem. De berørte borgere skal inddrages for at se muligheder i etableringen frem for begrænsninger. Dette skaber også mulighed og rum for bynatur.

Modtagere:

Københavns Kommune, vejdirektoratet, Østerbro Lokaludvalg.

Målepunkt:

Flere trafiktællinger samt støtte op samt en reduktion af udefrakommende trafik. Tryghedsmåliger i lokalmiljø før, under, efter indførelse.

Realisering:

Det vil realistisk kunne implementeres indenfor fem år. Ved at lave ensretninger på gader, for at bruge hovedvejen som centralt fordelingspunkt for størstedelen af trafikken, og dermed primært have beboertrafik.



Kreditering: JAJA Architects / Robert Martin

ANBEFALING #9: MOBILITET - FRA PRIVAT GENNEMKØRSEL TIL FÆLLES LØSNINGER

88%

INITIATIV 22:

STOP PENDLERTRAFIKKEN I BYENS UDKANTSOMRÅDER

Beskrivelse:

Pendlertrafik og generelt udefrakommende trafik udgør ca. 65% af vejbelastningen på Østerbro. Dette skaber uforholdsmæssig stor trængsel på Østerbros vejnet. Specielt i myldretid kan pendlertrafikken kommes til livs ved at etablere “pendler-hubs” i udkanten af byen for at skabe mere rum centralt. For at dette skal fungere, er det nødvendigt at anskue dette tværkommunalt og regionalt. Disse hubs kan fungere som kulturelle institutioner, der kommer den pågældende kommune til gode.

Modtagere:

Københavns Kommune, DSB, Metroselskabet, Banedanmark, Vejdirektoratet, FDM, Pendler Organisation.

Målepunkt:

At andelen af udefrakommende trafik på Østerbro reduceres til 25%.

Realisering:

Ved etablering af let og tilgængelig parkering ved offentlig transport og indfaldspunkter. Gøre det til et økonomisk incitament at lade bilen stå ved hubs i Storkøbenhavns udkant ved at indføre halv pris på togbilletter købt ved “hubs”. Man kan fx tage ved lære af Køge Nord. Initiativet skal være realiseret inden for 5-10 år.

ANBEFALING #9: MOBILITET - FRA PRIVAT GENNEMKØRSEL TIL FÆLLES LØSNINGER

80%

INITIATIV 23:

FORØGELSE AF GEBYRET FOR PARKERING FOR PRIVAT UDEFRAKOMMENDE TRAFIK (IKKE LICENSPARKERING)

Beskrivelse:

For at komme udefrakommende trafik og i særdeleshed parkering til livs, kan man med fordel indføre en stigning på privat betalingsparkering på offentlige veje fra biler registreret udenfor Østerbro. For ikke at ramme erhvervslivet, bør erhvervskøretøjer være fritaget.

Modtagere:

Københavns Kommune, EasyPark, EuroPark og andre tredjepartsvirksomheder, der varetager parkering i København.

Målepunkt:

At andelen af udefrakommende trafik på Østerbro reduceres til 25%.

Realisering:

Kan implementeres relativt hurtigt.

ANBEFALING #10

BEDRE VILKÅR FOR DELEBILSORDNINGER

En måde at få folk flyttet væk fra private biler og over i alternative transportformer, er delebilsordninger. Desværre giver de eksisterende alternativer ikke et stort økonomisk incitament, og forudsætningerne der sikrer tilgængelighed, er ikke til stede. Det økonomiske incitament omhandler den effekt, det vil have på borgernes privatøkonomi, samt den erhvervsøkonomiske risiko, der ligger i at udbygge delebilsnetværket.

Delebilsordninger kan hæve det effektive udbud af parkeringspladser, og bidrage til at sænke den samlede københavnske vognpark til gavn for byrum, bynatur og klima.



Fotograf: Troels Hein

BILER

ANBEFALING #10: BEDRE VILKÅR FOR DELEBILSORDNINGER

84%

INITIATIV 24:

DELEBILSPARKERING PRIORITERES I DEN BOLIGNÆRE PARKERING

I forbindelse med konverteringen af den bolignære parkeringsmasse, skal der afsættes mere plads til flydende og faste delebilsordninger. Derudover skal der gives plads til at flytte cykelparkering fra fortov til gadeplan.

Modtagere:

Borgerrepræsentation, Københavns Kommune, Byplanlægning, Lokaludvalg.

Målepunkt:

Forudsætning for at etablere alternativer til det reelle behov for at anvende en bil i dagligdagen, og kunne stole på at have tilgængelig transport.

Realisering:

I takt med at flere gader skal renoveres og omlægges, kan man med fordel gøre plads til bedre forhold til cykelparkering og flydende delebilsordninger. Vi foreslår, at der opsættes minimumskrav ved renovering/genetablering af gader - fx minimum 1 plads til delebiler, samt indkrævning af 1 normal plads til cykelparkering centralt på gaden.

ANBEFALING #10: BEDRE VILKÅR FOR DELEBILSORDNINGER

80%

INITIATIV 25:

FLERE DEDIKEREDE PARKERINGSPLADSER TIL FLYDENDE DELEBILSORDNINGER, IKKE KUN WEEKEND-DELEBILSORDNINGER

Beskrivelse:

De eksisterende parkeringspladser, der er tilegnet delebilsordninger, er forbeholdt enkelt services i form af weekend-bilen, som ikke har effekt på den daglige trafik. Ved at etablere, og inddrage eksisterende parkeringspladser til delebiler, kan vi optimere forholdene for de private aktører. Parkeringspladserne hertil skal prioriteres i beboelsesområderne, for at fremme brugen.

Modtagere:

ShareNow, GreenMobility, Lets Go, Hire, Kinto Share, Københavns Kommune, FDM

Målepunkt :

Hvor mange er tilmeldt en delebilsordning? Falder antallet af udstedte parkeringslicenser? Falder bilejerskabet pr. person på Østerbro?

Realisering:

Ved at etablere nye parkeringspladser målrettet delebiler, når der sker renovering af veje. Ved at inddrage eksisterende parkeringspladser til formålet for at nudge folk over på ordningen, når tilgængeligheden stiger.

MINDRETALSUDTALELSER

MINDRETALSUDTALELSE

Jeg kan ikke stå inde for anbefalingerne til temaet “biler, parkering og mobilitet”. Det er ikke tydeliggjort nok, at målet er en reduktion af antallet af biler og brugen af dem. Vi står i en alarmerende klimakrise på verdensplan, der kræver drastiske adfærdsændringer. Samtidig er bilismen stigende i Danmark, hvilket ikke hænger sammen med nationale/regionale mål om en reduktion. Vi kan ikke blive ved at være bevidste om klimakrisen, uden faktisk at handle på det. Planer og mål for fremtiden som fx. KBH2025 klimaplan, nulvision 2025 og Københavns cykelstrategi med flere, peger alle i samme retning. Nemlig at vi skal reducere bilismen og øge cyklismen.

Løsningsforslaget er derfor på ingen måde ambitiøst nok. Det er uacceptabelt fortsat at skabe fordelagtige vilkår for bilisterne. Pladsen på Østerbro bør i størst muligt omfang prioriteres på bynatur og byliv. Fx kunne et realistisk mål være at omlægge 80% af p-pladserne til bynatur.

Det er i min optik ikke løsning nok blot at flytte parkeringspladserne til hubs. Dette er både bekostningsfuldt for klimaet at anlægge og mindsker ikke med sikkerhed bilismen. At anvende tomme erhvervsparkeringspladser skaber også blot flere muligheder for bilisterne.

At nedlægge parkeringspladserne derimod, tvinger befolkningen til at ændre adfærd.

Priserne bør hæves på beboerlicens, da den nuværende lave pris bibeholder illusionen om muligheden for at alle kan have bil. Reducer antallet af parkeringspladser til kun at dække delebiler. Hele vores tilgang og vanemønster bør ændres for at vi faktisk kan beholde en jordklode i nogenlunde stand i fremtiden.

Jacob Hjorth

MINDRETALSUDTALELSE

MINDRETALSUDTALELSE (PART 1)

I forhold til vores fremlagte rapport fra Borgersamlingen på Indre Østerbro følgende supplerende anbefalinger:

- ☐ Enhver reduktion af gadeparkering skal 1 til 1 modsvares af underjordisk parkering.
- ☐ Det underskud af parkeringspladser, som i dag eksisterer i forhold til beboerlicenser, skal udlignes med etablering af underjordiske parkeringspladser.
- ☐ Byg store underjordiske parkeringsanlæg ved metrostationerne.
- ☐ Det lokale handelsliv med de små butikker i Ndr. Frihavnsgade og på Østerbrogade skal der bakkes op omkring herunder, at pendlertrafik bekvemt skal kunne foretage indkøb på Østerbro. Det er foruroligende, at der er mange ledige lejemål i Ndr. Frihavnsgade.
- ☐ Pendlere og andre ikke-østerbroborgere skal være velkomne i vor bydel.

Kjeld Kristian Lykke

MINDRETALSUDTALELSE (PART 2)

Vi har i Borgersamlingen om Grønt Byliv på Østerbro gennem 5 sessioner behandlet 3 temaer: Byliv; Biler, parkering og mobilitet; Bynatur. Der er fremlagt en række velmenende anbefalinger om et grønnere Østerbro. Men der mangler - som i øvrigt flere indlægsholdere opfordrede til - fremlæggelse af dristige præmisser for et bæredygtigt Østerbro som rammer for det gode liv og livskvalitet. Her skal nedenfor gives et bud på nogle betingelser for et kommende lykkeligt Østerbro:

- ☐ Reducer antallet af borgere på Østerbro. I år 2000 var vi knapt 67.000 borgere, i dag er vi godt 80.000 og prognoserne siger, at tallet i 2031 er knapt 86.000. Den udvikling skal vendes. Hvad med at have 50.000 som mål for 2050?
- ☐ Reducer antallet af bygninger. Kommunen bør købe ejendomme op og omdanne disse arealer til grønne områder. Færre borgere betyder færre boliger m.v.
- ☐ Gratis offentlig transport. Hyppig, tæt, behagelig og gratis offentlig transport vil kunne bidrage til omdannelse af dele af infrastrukturen til grønne strøg.
- ☐ Oprettelse af "republikken" Østerbro. Afgørende er, at den enkelte østerbro-borger påtager sig et umiddelbart medansvar og engagement for den grønne trivsel i bydelen gennem direkte medbestemmelse.
- ☐ Fastholdelse af en alsidig befolknings sammensætning på Østerbro. Og samtidigt i fællesskab og samdrægtighed finde glade løsninger for alle trafikanttyper: bilister, cyklister, fodgængere.
- ☐ Etablere klimafamilieforsøg på Østerbro. En bevidstgørelse af den enkelte østerbro-families CO₂-udledning vil reducere udledningen med 30-40 % , jf. forsøgene i Furesø Kommune, og give et grønnere Østerbro.
- ☐ Østerbro skal være for alle på lige fod.

Verden er af lave:

I 1923 var vi 1,9 mia. mennesker på jordkloden, i dag er vi 8 mia. verdensborgere.

Der er en stærkt voksende forbrugskrævende middelklasse på vej.

En dansker udleder lige så meget CO₂ som 17 indere.

Der findes 1 mia. biler i Verden i dag.

Dette er ikke holdbart. Alle samfund skal forandres helt grundlæggende. Lad Østerbro føre an med at bevæge sig hen imod et bæredygtigt lokalsamfund.

Kære politikere i Borgerrepræsentationen: Lad os få udarbejdet og diskuteret helt grundlæggende andre modeller (og gerne mange) for vort Østerbro. Lad Østerbro vise vejen.

Kjeld Kristian Lykke

MINDRETALSUDTALELSE

Kommunen udsteder i dag flere parkeringslicenser end der er parkeringspladser til. Det betyder at mange beboere bruger 20-30 minutter på at finde parkeringsplads. Det er ikke rimeligt.

Borgersamlingen er blevet stillet opgaven, at prioritere pladsen på Østerbro mellem biler, bynatur og byliv. Præmissen for borgersamlingens opgave er ”falsk og manipulerende”. De fleste kan tilslutte sig et ønske om grøn natur og grønt byliv. Samtidig er meget store befolkningsgrupper afhængig af bil og parkeringsplads for at komme til arbejde og få hverdagen til at hænge sammen.

Jeg mener, at borgere skal have mulighed for at have bil og at have en parkeringsplads. Mange er afhængig af en bil for at komme på arbejde, for mange ældre giver bilen tryghed og mulighed for at være ”selvkørende” (indkøb, besøge familie, sommerhus m.m.) og for børnefamilier kan bilen være en forudsætning for at få hverdagen til at hænge sammen.

Modstanden mod biler og parkeringspladser har været begrundet i klima og forurening og nu hvor det problem er ved at blive løst med elbiler, begrundes modstanden mod biler med pladsproblemer.

Alle ”eksperter” og oplægsholdere tilknyttet borgersamlingen har givet udtryk for, at parkeringspladser skal nedlægges, biler skal ud af byen, veje ensrettes og nedlægges. Der er argumenteret for, at en beboerlicens til parkering skal koste kr. 24.000,- årligt. Oplægsholdere oplyser at markedsprisen for en parkeringsplads er kr. 1 million og det skal bilejeren betale. Oplægsholdere ”glemmer” at informere om, at prisdannelsen er reguleret af monopol (Kommunen) og at der derfor ikke er fri prisdannelse og markedsøkonomi.

Der er argumenteret for at den trafikale infrastruktur skal total smadres så det ikke længere skal være muligt at køre fra en bydel til en anden bydel. Eksempelvis er det foreslået (og anbefalet), at hvis man skal køre fra Østerbro til Vesterbro - en strækning på ca. 3 km - så skal veje nedlægges/ensrettes så man vil være nødt til at køre ud af en hoved-indfaldsvej tage en ringvej rundt og finde en ny indfaldsvej ind. Man skal således køre 30-40 km for at tilbagelægge en afstand, der i dag er ca. 3 km.

Borgersamlingen og de tilknyttede eksperter har ikke interesseret sig for hvilke konsekvenser en sådan destruktion af dyr infrastruktur vil betyde.

Borgersamlingen har heller ikke interesseret sig for hvilke konsekvenser det vil have for almindelige borgere, at nedlægge endnu flere parkeringspladser og sætte prisen for beboerlicens op til ekstreme niveauer som almindelige borgere ikke kan betale.

Jeg mener borgersamlingen - eksperter og oplægsholdere m.fl. - udtrykker et totalitært synspunkt, der vil umuliggøre livet for mange individer og store befolkningsgrupper.

Befolkningstallet i Københavns kommune er steget med næsten 200.000 indbyggere fra 1990 til 2022 og forventes at stige med yderligere 100.000 indbyggere frem mod 2050. Det er næsten en fordobling. Man burde overveje om denne vækst er holdbar.

M.h.t. grøn natur og byliv er der en stor og ensidig vægt på cafeer og mulighed for at slendre fra en cafe til den næste cafe uden at se en bil. Børn og unges liv og udfoldelsesmuligheder er ikke nævnt - eller rettere så foreslår borgersamlingen at fodboldbaner nedlægges til fordel for træer og cafeer.

Jens Pagh, Medlem af Østerbro borgersamling

BORGERSAMLINGENS 10 ANBEFALINGER

BYLIV

EN BYDEL HVOR MAN KAN LEVE OG ÅNDE

- #1: Flere Grønne åndehuller er en katalysator for byliv
- #2: Byrum til ophold
- #3: Handelsliv, der skaber plads til ophold

BYNATUR

DEN GRØNNE RETNING

- ØSTERBRO SOM GRØN FORGANGSBYDEL

- #4: Østerbro skal gå i en grøn retning og leve op til 3-30-300 princippet
- #5: Grøn dannelse
- #6: Grøn makeover af strækningen mellem Svanemøllen Station og Lille Trianglen
- #7: Samvær i bynaturen

BILER

GENTÆNKNING AF MOBILITET OG PARKERING

- #8: Gentænkning af parkering i gadeplan
- #9: Mobilitet - fra privat gennemkørsel til fælles løsninger
- #10: Bedre vilkår for delebilsordninger

**Borgersamling
Indre Østerbro**