



29. juni 2006

Københavns Kommune
Direktør Ole Bach
Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej og Park
Njalsgade 13
2300 København S

Modt. i V&P
- 4 JULI 2006

Vedr. Trafikforholdene i Øresundsvej kvarteret

Kære Ole Bach,

I fortsættelse af Kvarterplanen for Øresundsvej kvarteret 2005 har Områdefornyelsen udarbejdet vedlagte Trafik- og Byrumsplan.

Den indeholder en registrering af de aktuelle trafikforhold, gør rede for de gældende forudsætninger i form af hidtidig planlægning, bestemmelser og beslutninger, og på baggrund heraf beskriver planen en række alternative løsningsforslag til, hvordan gader og stier kan renoveres, så trafiksikkerheden forbedres, og attraktive byrum opstår.

Med henblik på at opnå så stor autenticitet som muligt har Områdefornyelsen tilstræbt at udarbejde planen i et nært samarbejde med beboere, ejendomsejere, boligforeninger, handlende, institutioner, skoler og andre med tilknytning til kvarteret.

Dette er bl.a. praktiseret gennem opfordringer til at give sin mening til kende gennem annoncering og udsendelse af information i deres husstandsomdelte lokalaviser, "Bølgen", nedsættelse af en særlig følgegruppe hvor alle var velkomne (ca. 25 deltog) og indkaldelse til offentlige borgermøder undervejs i forløbet.

Dette arbejde resulterede i, at Områdefornyelsen i perioden 7. april - 15. maj 2006 fremlagde et forslag til Trafik- og Byrumsplan for Øresundsvej kvarteret til offentlig høring. Planen blev udsendt til relevante grupper i området, skoler, institutioner, biblioteket, samtlige grundejere i området og til Vej & Park, Københavns Kommune.

Desuden blev der i høringsperioden afholdt et borgermøde, hvor planen blev drøftet med borgerne. Planen blev også præsenteret og omtalt i et midteropslag i "Bølgen", Nyt fra Områdefornyelsen, nr.1, 2006, som er husstandsomdelt i 8000 eksemplarer, samt forefindes på Områdefornyelsens hjemmeside.

I høringsperioden modtog Områdefornyelsen i alt 11 skriftlige indsigelser/bemærkninger. De modtagne synspunkter er blevet bearbejdet og så vidt muligt imødekommet med rettelser i planen til følge.

Der vedlægges en kopi af et resume af de modtagne synspunkter, sammen med Områdefornyelsens vurdering og forslag til rettelser i forslaget til Trafik- og Byrumsplan. Områdefornyelsens Styregruppe har på sit møde den 7. juni 2006 godkendt rettelserne og dermed den endelige plan.

05.13.00 601-1074

- 4 JULI 2006



Den endelige Trafik- og Byrumsplan er trykt i 50 eksemplarer med henblik på den politiske behandling i Teknik- og Miljøudvalget. Når udvalget har behandlet planen vil den blive tilrettet og trykt i et større antal og offentliggjort.

Der vedægges 50 eksemplarer af Trafik- og Byrumsplanen for Øresundsvejkvarteret til Teknik – og Miljøudvalget og forvaltningen.

TRAFIK- OG BYRUMSPLANEN

Det er Trafik- og Byrumsplanens overordnede mål, at der etableres en ny trafikal ordning i kvarteret, hvor biltrafikken i større udstrækning end i dag tilpasses det lokale miljø.

Den eksisterende biltrafik skal fortsat kunne afvikles, og der skal fortsat kunne parkeres i gaderne, men det skal tilstræbes at ske på en måde og specielt med en hastighed, som harmonerer bedre med fodgængernes og cyklisterens færden på langs og på tværs af kørebanerne. Ikke mindst for at give plads for mere attraktive byrum, som kan være med til at forbedre de rekreative muligheder i nærmiljøet og dermed styrke den lokale identitet i de enkelte kvarterer

Med henblik på at opnå dette anviser Trafik- og Byrumsplanen en række alternative muligheder for forandringer på gader og stier, lige fra gadelukninger, anlæg af cykelstier til etablering af pladسدannelser og parkeringspladser.

Trafik- og Byrumsplanen er en langsigtet plan, som det ikke mindst på grund af de begrænsede økonomiske ressourcer vil tage flere år at gennemføre i sin helhed.

Planens vigtigste opgave er at udtrykke de principper efter hvilke, man lokalt ønsker, at trafikken skal udvikle sig, og samtidig være en slags referenceramme for de tiltag, som måtte komme hen af vejen. Planen er således et planlægningsgrundlag, som kan bruges til at vurdere, hvordan aktuelle projekter passer ind i en sammenhæng på længere sigt.

Planen udtrykker en "slutsituation" og indeholder således ikke forslag til, hvordan den kan realiseres. De enkelte tiltag er ikke pris- eller tidssat. Og der er ikke taget stilling til, i hvilken rækkefølge, de skal gennemføres.

Det er derfor Områdefornyelsens tanke, at planen følges op af en Handlingsplan, der indeholder beskrivelse af de enkelte projekter, deres økonomi og rækkefølge/tidsplan for de enkelte projekters realisering.

OMRÅDEFORNYELSENS FORELØBIGE OVERVEJELSER

Det er Områdefornyelsens vurdering, at en gennemførelse af Trafik- og Byrumsplanens forslag må ske i et snævert samarbejde mellem Københavns Kommune, Områdefornyelsen og private ejere af ejendomme eller lejligheder samt de berørte institutioner. Både initiering, detailplanlægning, gennemførelse og finansiering vil i stor udstrækning være "partnerskaber", hvor hver enkelt bidrager efter formåen og interesse.

Det er desuden Områdefornyelsens opfattelse, at det er vigtigt, at der så snart som muligt gennemføres synlige forandringer i trafikbilledet, så borgerne opfatter, at der "sker noget", så de bliver stimuleret til at indgå i processen.

På den baggrund anser Områdefornyelsen følgende 6 projektområder for at være vigtige:



1. **Opfølgning af Trafikplanen for Amager med omdannelse af Amagerbrogade.**
2. **Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplanen på Øresundsvej.**
3. **Etablering af 40 km/t- zoner i lokalområderne.**
4. **Den grønne forbindelse.**
5. **Parkeringsprojektet.**
6. **Omdannelse og reovering af de lokale gader.**

Der skal knyttes følgende bemærkninger til de enkelte områder:

1. Opfølgning af Trafikplanen for Amager med omdannelse af Amagerbrogade.

I henhold til Handlingsplanen i Trafikplan for Amager vil 1. etape af en ombygning af Amagerbrogade være strækningen mellem Holmbladsgade og Øresundsvej inkl. en ny pladssdannelse ved Sundby Kirke. Og en 2. etape være strækningen syd for Øresundsvej.

Af hensyn til Trafikplanens troværdighed skal Områdefornyelsen opfordre Kommunen til at fremskynde dette projekt mest muligt. Det er meget påkrævet, at trafikken på Amagerbrogade reguleres. Der sker alt for mange uheld og fremkommeligheden er meget dårlig. Der er desuden stor enighed lokalt om målet med at forbedre både sikkerhed og luft- og støjmiljøet. Områdefornyelsen har forstået, at Vej & Park snarest vil påbegynde planlægningen og udarbejdelsen af et projekt, og skal hermed opfordre Kommunen til at etablere et relevant planlægningsforum, i hvilket Områdefornyelsens sekretariat gerne deltager.

Det forudsættes, at dette projekt vil blive finansieret fuldt ud af Københavns Kommune.

2. Udmøntning af Cykelstiprioriteringsplanen på Øresundsvej.

Områdefornyelsen har noteret sig, at der i Budgetforliget 2006 er afsat midler til de i Cykelstiprioriteringsplanen for 2006-2016 indeholdte nye cykelstier/cykelbaner langs Øresundsvej mellem Amagerbrogade og Kastrupvej.

Efter anlæg af Amager Strandpark er trafikken på Øresundsvej steget mærkbart. I henhold til Københavns Kommunes Kommuneplan 2005 er det imidlertid meningen, at Øresundsvej i fremtiden skal have status af fordelingsgade, og dermed bære en stor del af trafikken mellem Københavnsområdet og Strandparken.

Lokalområdet betragter dette som en stor miljømæssig belastning af området, men respekterer naturligvis Kommunens overordnede beslutning. Ifølge Trafikplanen for Amager forventes det da også, at trafikken på Øresundsvej trods alt ikke vil forøges.

Områdefornyelsen ser imidlertid hen til, at Øresundsvej bliver reguleret, og ser cykelstiprojektet som en løftestang for etablering af mere velordnede trafikale forhold. Specielt ønsker Områdefornyelsen, at krydsningen af Øresundsvej ved Kirkegårdsvej-Øresundsvej, Rødegårdsparken og ved det planlagte Musiktorv ved Amager Kulturpunkt bliver forbedret og istandsat som foreslået i Trafik- og Byrumsplanen.

I betragtning af det fremskredne tidspunkt på året 2006 skal Områdefornyelsen opfordre Vej & Park til hurtigt efter sommerferien at nedsætte en planlægningsgruppe, som kan varetage udarbejdelsen af et samlet projekt for Øresundsvej på strækningen mellem Amagerbrogade og Strandparken også involverende nabokvartererne øst for Kastrupvej. Det forudsættes, at dette projekt vil blive finansieret fuldt ud af Københavns Kommune.



3. Etablering af 40 km/t- zoner i lokalområderne.

I henhold til den af udvalget i 2005 vedtagne "Hastighedsplan 2007-2012" er det meningen, at der i Øresundsvej kvarteret i 2007 skal indføres en 40 km/t-zone i området syd for Øresundsvej og senere i en 3. etape i resten af kvarteret. I den forbindelse skal der i nogle gader etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, som kan sikre overholdelse af den ønskede hastighed. Områdefornyelsen ser gerne, at disse foranstaltninger bliver koordineret med Trafik- og Byrumsplanens forslag til trafikale omlægninger, specielt på den grønne forbindelse. Vej & Park skal derfor opfordres til snarest at påbegynde planlægningen af indførelsen af 40 km/t-zonen syd for Øresundsvej.

Jævnfør punkt 4 betragter Områdefornyelsen 40 km/t-zonerne som et vigtigt projekt, som kan understøtte bestræbelserne for at gennemføre den grønne forbindelse. Områdefornyelsen ser gerne et projekt, hvor finansieringen kan ske i et partnerskab, hvor Kommunen finansierer minimumsudgifterne og Områdefornyelsen de ekstraudgifter, der er forbundet med at etablere attraktive byrum undervejs.

4. Den grønne forbindelse.

En stor del af Trafik- og Byrumsplanens indhold handler om at udbygge den grønne forbindelse helt fra Prags Boulevard til Grækenlandsvejs forlængelse mod syd til Kastrup Fort ruten over Greisvej. Denne forbindelse må nærmest betragtes som områdets trafikale samling og identitet. I den udstrækning Områdefornyelsen har midler til overs vil denne forbindelse blive prioriteret højt på anlægslisten. Specielt er det et stort ønske, at strækningen ud for Sundby Kirkegård kan blive omdannet.

Områdefornyelsen vil gerne indgå i et samarbejde med Vej & Park om udarbejdelse af en handlingsplan, idet Områdefornyelsen ønsker at Kommunen indtræder som partner for så vidt angår de foranstaltninger, som kan indgå som dele af 40 km/t-zonerne og skæringerne af forbindelsen med de overordnede veje. Specielt anser Områdefornyelsen forbindelsens skæring med Holmbladsgade, forløbet hen over Metroforpladsen og foran Amager Center, krydsningen med Brysselgade og Øresundsvej samt skæringen med Elbagade for at være kommunale opgaver. Det er i forbindelse med udarbejdelse af Trafik- og Byrumsplanen fra flere sider blevet fremsat forslag om, at krydset Kirkegårdsvej-Elbagade bliver sikret noget bedre for krydsende skolebørn.

Desuden anser Områdefornyelsen det for en kommunal opgave at sikre Trafik- og Byrumsplanens forslag om skæring med Amagerbrogade, Frankrigshusene/Wittenberggade (med kontakt til Kulturdiagonalen i Holmbladsgadekvarteret), Kastrupvej samt den i Trafikplanen for Amager nævnte "Øvrige stiforbindelse" fra Thingvalla Alle til Engelsvej.

5. Parkeringsprojektet.

Områdefornyelsen hilser Københavns Kommunes parkeringsprojekt velkommen. Da projektet i første omgang imidlertid kun omfatter den del af kvarteret, som ligger nord for Øresundsvej, må det forudses, at der vil opstå et stort parkeringspres på området syd for. På den baggrund skal Kommunen opfordres til at finde løsninger med nye parkeringspladser i konstruktion, så tæt på Øresundsvej som muligt. I Trafik- og Byrumsplanen peges der på muligheden af at etablere en vis parkeringskapacitet i sammenhæng med ombygningen af Musiktorvet eller gennem en byfornyelse af det sydvestlige hjørne i krydset Kirkegårdsvej-Øresundsvej (Føtexgrunden).



6. Omdannelse og renovering af de lokale gader.

En stor del af omdannelsen af kvarterets gader omhandler renovering af lokalgaderne, typisk gaderne mellem Amagerbrogade og Kirkegårdsvej eller derfra ud mod Kastrupvej. Disse arbejder vil typisk være en privat opgave. Områdefornyelsen opfordrer borgerne til at gå i gang med udarbejdelse af projekter, støtter dem med ekspertise og forhandling samt initiativer til etablering af vejlaug, og det overvejes desuden i hvilken udstrækning Områdefornyelsen kan supplere de private investeringer med Områdefornyelsesinvesteringer, f.eks. i krydsene på den grønne forbindelse. Som nævnt under indførelse af 40 km/t-zonerne kan der således blive tale om partnerskabsprojekter, hvor både private, Områdefornyelsen og Kommunen indgår.

DET VIDERE FORLØB

Områdefornyelsen skal hermed anmode Forvaltningen om at fremsende Trafik- og Byrumsplanen til Teknik- og Miljøudvalgets behandling og gerne meddele, hvorledes planen efter Forvaltningens opfattelse kan indgå som det planlægningsmæssige grundlag for de trafikale forandringer i kvarteret.

Som det fremgår af ovenstående vil en realisering af planen, herunder planlægning, projektering og finansiering, skulle ske i et snævert samarbejde mellem Københavns Kommune, Områdefornyelsen, medborgere i kvarteret og skiftende involverede interessenter og grund/ejendommejerere. For at udnytte ressourcerne optimalt må indsatsen derfor koordineres.

På den baggrund skal det foreslås, at der etableres et fast samarbejde på teknisk plan mellem Forvaltningen og Områdefornyelsens sekretariat.

Det ville være nyttigt, hvis dette samarbejde indledes med et møde snarest muligt efter udvalgets behandling, hvor ovenstående skitse til Handlingsplan kan drøftes, og hvor der evt. kan skitseres finansiering/byrdefordeling og tidsplan for projekternes realisering. Desuden vil rammerne for det videre samarbejde kunne aftales på et sådant møde.

Områdefornyelsen hører gerne fra Forvaltningen.

Med venlig hilsen

Frank Johansson

Formand for Områdefornyelsen i Øresundsvej kvarteret