

Bydelsplan for Østerbro

2017-2020



ØSTERBRØ
LOKALUDVALG



Foto: Østerbro Lokaludvalg

BYDELSPLAN FOR ØSTERBRO

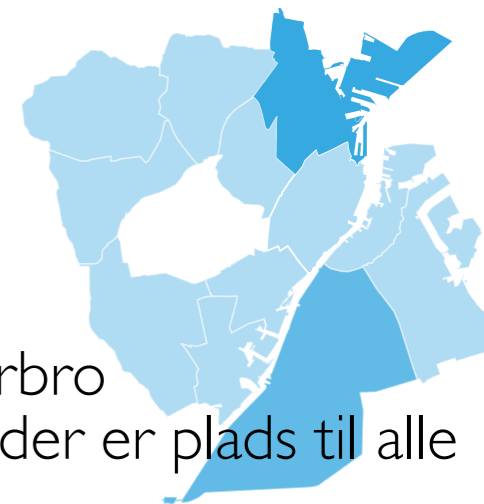
Redaktion:
Østerbro Lokaludvalg

Layout, kort og illustrationer:
Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
KKdesign

Fotos:
Se de enkelte fotos
Forside foto: Thomas Vilhelm



Foto: Thomas Vilhelm



” Østerbro
hvor der er plads til alle



Foto: Thomas Vilhelm



Foto: Thomas Vilhelm

Forord

fra Østerbro Lokaludvalgs Formand

VISION FOR ØSTERBROS UDVIKLING

Østerbro hvor der er plads til alle

Østerbro Lokaludvalg har efterhånden eksisteret i 10 år, og dette er vores tredje bydelsplan. Konceptet for bydelsplanerne har ændret sig undervejs, men på Østerbro har vi holdt fast i en rød tråd for den byudvikling, vi ønsker i bydelen.

Som i de øvrige bydelsplanprocesser har vi brugt anledningen til en intensiv dialog med østerbroerne om vores fælles bydel. Og igen har borgerdialogen vist et noget mere broget og mangfoldigt billede af Østerbro end de gængse fordomme ellers tilsiger. Østerbro består ikke kun af forældre på barsel, der drikker café latte fra morgen til aften.

Bydelen strækker sig fra Ryparken i nord, hvor over halvdelen af borgerne har en indkomst på under 200.000 kr. om året og de fleste lejligheder er under 80 m², til Nordhavns nybyggeri, hvor hver femte borger tjener over 700.000 kr. om året, og hvor over halvdelen af lejlighederne er større end 100 m². Der er store sociale forskelle i bydelen, og en af vores udfordringer er at sikre sammenhængskraften både socialt og rent fysisk. Vi ønsker ikke et Østerbro, der er opdelt i områder med udelukkende små, billige lejligheder og andre områder med store dyre lejligheder. Vi vil gerne have blandede og mangfoldige byområder med mulighed for at leve det liv, hver borger hver især ønsker, side om side. Det

betyder, at vi både kigger på at binde sammen i den eksisterende by, ved fx at etablere en stiforbindelse gennem Svanemøllens Kaserne, og har fokus på udviklingen af det nye store Østerbrokvarter, Nordhavn. Her er det vigtigt, at der bliver offentlig adgang til vand og fællesområder samt blandede boligformer.

Østerbro har en lang kyststrækning, og den bliver længere efterhånden som Nordhavn udbygges. Lokaludvalget arbejder for at sikre forbindelserne og adgangen til vandet for hele Østerbro og for alle østerbroere. Dette er særligt vigtigt, da Østerbro, som de øvrige brokvarterer Vesterbro og Nørrebro, har et meget lavt antal grønne kvadratmeter per indbygger. 12 m² grønt per indbygger mod Københavns gennemsnittet på 39 m². Adgang til rekreative vandområder kan i nogen grad veje op for dette, men vi må også bevare fokus på at begrønne bydelen og udnytte de muligheder, der er for et grønnere Østerbro – både af hensyn til borgernes rekreative muligheder og af hensyn til klimaet.

Vi håber på et fortsat godt samarbejde med Københavns Borgerrepræsentation om udviklingen af Østerbro.



Allan Marouf
Formand for Østerbro Lokaludvalg

Forord

fra Københavns Kommunes Overborgmester

Flere og flere vil bo i byen, og rigtig mange vil være med til at gøre København til den bedste by at bo i. Derfor er det en stor fornøjelse at se de færdige bydelsplaner 2017-2020. Lokaludvalgene har lagt et stort arbejde i hele processen. Jeg vil gerne takke for den store indsats og for de mange borgerinddragende aktiviteter, som udvalgene har stablet på benene, og endeligt for de meget fine resultater.

Bydelsplanerne er et udtryk for de 12 bydeles særlige identitet og københavnernes store engagement i deres by. Lokaludvalgene og byens borgere har vist stor kreativitet og idérighed i drøftelserne af bydelens fremtid. Bydelsplanerne er et rigtig godt eksempel på, at nærdemokrati og borgerinddragelse er bærende i arbejdet for at gøre København til en endnu skønnere by for alle københavnere.

Østerbro undergår i disse år en stor udvikling, især i Nordhavn, som er et af Københavns største udviklingsområder, hvor nye kvarterer skyder op. Mange nye borgere kommer til bydelen, og det er vigtigt at indpasse kommunale funktioner i området. Det er i den forbindelse glædeligt, at lokaludvalget vil arbejde for, at Nordhavn skal rumme kultur- og fritidsfaciliteter. Lokaludvalget sætter i bydelsplanen også fokus på trafikale udfordringer. Jeg deler lokaludvalgets vision for bedre forhold for bløde trafikanter, blandet andet med cykel-

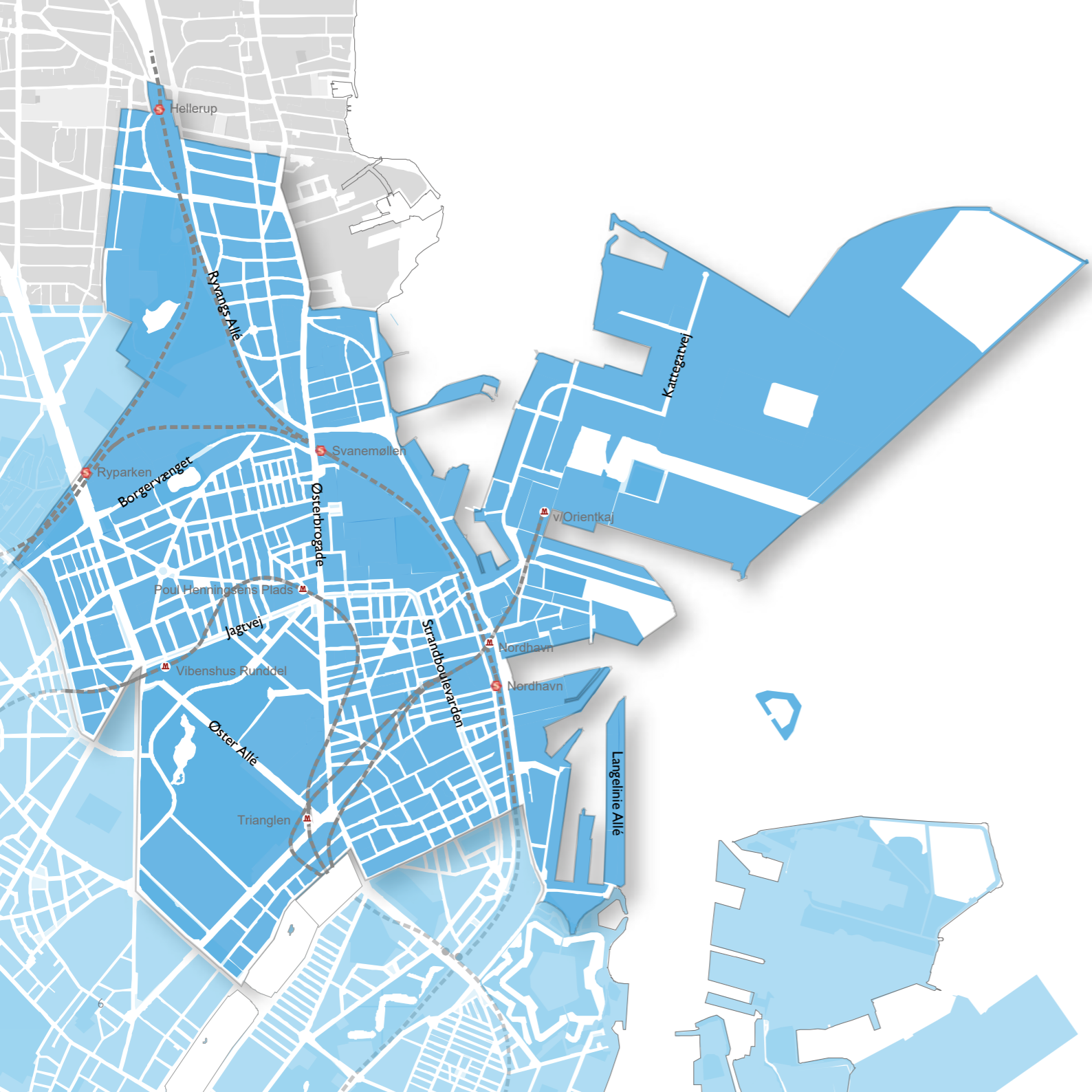
stier, der med lokaludvalgets initiativer også kan understøtte et mere sammenhængende Østerbro.

Med bydelsplanerne får Københavns Kommune sammen med lokaludvalgene også mulighed for at nå nogle centrale målsætninger, eksempelvis ved at indarbejde tiltag i planerne, som skal øge trygheden og sikre, at København er en mangfoldig by med plads til alle. Samtidig får Borgerrepræsentationen og forvaltningerne i Københavns Kommune uvurderlig indsigt i lokalområdernes unikke kendetegn, udfordringer og potentialer. Lokaludvalgene er en betydningsfuld kilde til at finde løsninger på lokale udfordringer, og københavnernes ønsker og drømme for deres bydele er med til at vise retningen for kommunens arbejde, og på den måde kan vi i fællesskab sikre, at København fortsat er en af verdens bedste byer at bo og leve i.

Mange tak for indsatsen og de flotte resultater, vi glæder os til at bruge dem i vores arbejde for et bedre København.



Frank Jensen
Overborgmester



Indhold

8	Østerbros egenart, udfordringer og potentialer
8	Indledning
10	Beskrivelse af Østerbro
22	Lokaludvalgets arbejdsprogram og indsatsområder
23	Vision og temaer
34	Indsatsområder
35	Østerbrogade som miljøprioriteret handelsstrøg
38	Strandboulevarden som rekreativ klimapark
40	Stiforbindelser over Svanemøllens Kaserne
42	Nordre Frihavsgade som cykelgade
44	Nordhavns byudvikling
47	Forbindelser til Østerbros havnefront
48	Mødesteder for unge
50	Trafiksanering i Skt. Kjelds Kvarter
51	Detailhandlen på Østerbros to store butiksgader
52	Strategiske retningslinjer for brug af puljemidler
54	Tilkendegivelser fra forvaltningerne i Københavns Kommune

Østerbros egenart, udfordringer og potentialer

INDLEDNING

Bydelsplanen er Østerbro Lokaludvalgs mulighed for både at holde fast i og at udvikle nære som langsigtede idéer og projekter. Konceptet for denne bydelsplan har været at igangsætte en mere direkte dialog med Københavns Borgerrepræsentation – og ikke mindst en langt mere omfattende dialog med Østerbros borgere – og ud fra dette få formuleret en række lokale principper for bydelens fremtidige udvikling.

Bydelsplanen skal således ses som et værktøj og et oplæg til det videre samarbejde og konkretisering af planerne med politikere og forvaltninger. Samtidig er bydelsplanen et arbejdsprogram for lokaludvalget, der afspejler den dialog, lokaludvalget har haft med borgerne, og flere af de mange borgerinput er indarbejdet som punkter i arbejdsprogrammet.

Dialogen med borgerne i forbindelse med denne bydelsplan tog udgangspunkt i bydelens syv kvarterer for at undersøge, hvordan det står til ude lokalt. Bydelsplanen indeholder derfor indledningsvis vores bud på en objektiv beskrivelse af de forskellige kvarterers kendetegn og

nogle stikord fra de indkomne input fra borgere. Disse input er omsat til fire temaer; lokaludvalget har valgt som udgangspunkt for det videre arbejde. Inden for rammerne af disse temaer har lokaludvalget arbejdet mere i dybden med beskrivelsen af en række konkrete indsatsområder, der understøtter et eller flere af temaerne. Indsatsområderne varierer i form og skala, fra lokaludvalgets større projekter til opridsning af behov i bydelen. Dialogen med borgerne har vist, at de større projekter stadig udtrykker borgernes ønsker og behov. Afslutningsvis har lokaludvalget gjort sig tanker om den fremtidige strategiske brug af udvalgets puljemidler.

Udvælgelse og prioritering af lokaludvalgets arbejdsprogram og indsatsområder har taget udgangspunkt i borgerdialogen. Samtidig er det også en del af en kontinuerlig proces, der er foregået over en længere periode i den jævnlige borgerkontakt, gennem medlemmers egne netværk og i lokaludvalgets arbejdsgrupper. Indsætterne i denne plan er således en blanding af en videre bearbejdning og kvalificering af allerede kendte projekter og indsatser suppleret af nye tiltag.

Nedenfor ses en oversigt over borgerdialogen i forbindelse med bydelsplanarbejdet.

BORGERDIALOG	ANTAL DELTAGERE	HØVEDPUNKTER
Kaffevognsmøder og indsamling af spørgeskemaer om input til bydelsplanen, både input om eget lokalområde og Østerbro generelt. Indsamlet på seks centrale steder, ét i hvert kvarter (undtagen Nordhavn).	276	<p>Ønsker til forbedringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flere grønne små oaser, flere træer og grønt i byrum i nærmiljøet. - Større trafiksikkerhed, mindre trafik og færre biler. - Mere byliv og flere arrangementer helt lokalt. - Flere mødesteder både udendørs og indendørs. <p>Største problemer på Østerbro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - For meget trafik, for mange biler. - Dårlige parkeringsmuligheder. - For ensrettet, homogent og for dyrt.
Indsamling af spørgeskemaer om udviklingen af Nordhavn. Indsamlet i forbindelse lokaludvalgets arrangementer under Kulturhavnfestivalen 2016.	81	<p>Opsummering af resultater:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kulturfaciliteter (fx musik, kunst og kulturelle arrangementer) og vandsport (sejlsport eller anden idræt) kunne få folk at tage til Nordhavn. - Det er vigtigt, at Nordhavn udvikler sig til en bydel for den almindelige københavnere og ikke til et velhaverkvarter.
Dialogmøde med en gruppe udvalgte personer med stort kendskab til hver deres lokalområde – de såkaldte nøglepersoner.	12	<p>Hovedpointer til bydelsplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De aktive borgere er oftest aktive i deres eget lokale nærmiljø. - De syv kvarterer på Østerbro kan opdeles i mindre delområder, der afspejler de lokale ønsker og behov.
Spørgeskemaundersøgelse gennem vores digitale Østerbro Borgerpanel med fokus på en prioritering af ønsker til bydelsplanen.	3673	<p>Borgernes prioriterede ønsker til bydelsplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grønne oaser og træer i byrummene. - Klima- og skybrudssikring. - Luftforurening. - Grønne trafikløsninger. - Parkeringsforhold for bilister. - Arrangementer og byliv i nærrområderne.
Dialogmøder med projektgrupper (de borgere, der har deltaget i lokaludvalgets tidligere projektgrupper).		Projektgrupperne ønsker at fastholde og udvikle deres projekter, så de kan realiseres.

Beskrivelse af Østerbro

Østerbro er med sine 78.371 indbyggere pr. 31. marts 2017 den bydel i København med det næststørste antal beboere. Det er bydelen med Fælledparken, Rigshospitalet, Nordhavn og Parken. Men hvad er Østerbro egentlig for en størrelse? – de tætte karrébebyggelser, fodboldklubberne, de ældre, de unge og meget mere end "café latte-segmentet"?

Gennem lokaludvalgets arbejde i bydelen viser det sig ofte, at der kan være store forskelle på ønsker og problemer alt efter, hvilket lokalområde, aldersgruppe eller lignende, der er tale om. En central del af denne bydelsplan er netop derfor også at give et nuanceret og mangfoldigt billede af bydelen og forsøge at nå så bredt ud til borgerne som muligt.

I mødet med borgerne blev det på trods af lokale forskelle klart, at der er nogle betegnelser, som går igen, når man spørger borgerne på Østerbro om synet på deres bydel. Eksempelvis peger mange borgere på trafikale problemer og mangler. Der er for mange biler, og trafikken er for usikker at færdes i. Bydelen skal være mere grøn. Der skal være flere mødesteder, og der må godt ske noget mere i lokalområdet.

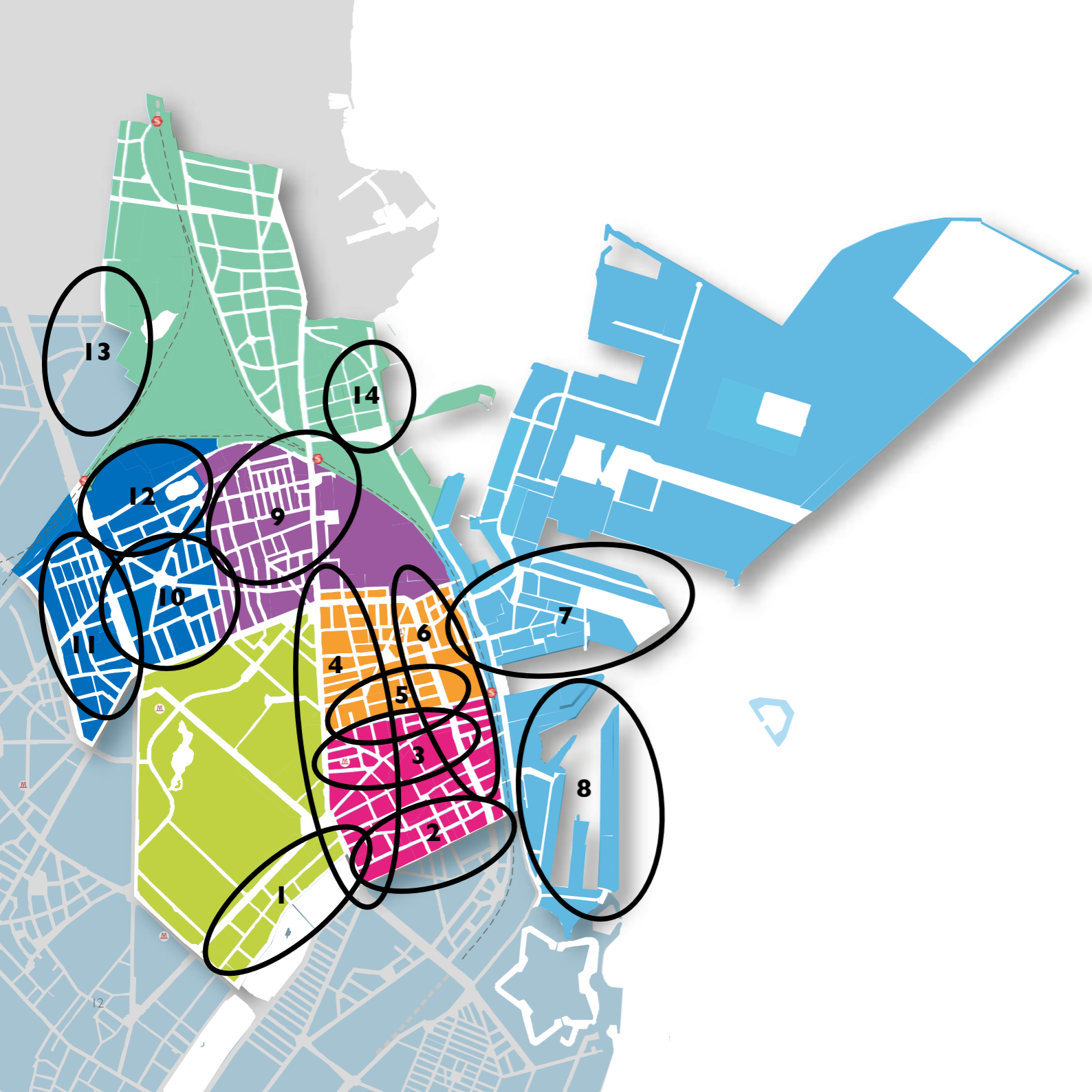
Borgerne føler sig trygge på Østerbro, når vi ser bort fra trafikken, og efter lokaludvalgets opfattelse føler alle sig som østerbroere og bruger Østerbros handegader. Dette gælder også beboerne i det område, der blev overført til Indre By bydel, og beboerne i det område, der blev overført til Bispebjerg bydel. Lokaludvalget mener ikke, at der blev taget hensyn til borgernes tilhørsforhold, da bydelsgrænserne blev ændret.

Østerbro er under stor forandring. Der er fuld gang i byggerierne, og både på Nordhavn og vest for jernbanen sker der en fortætning, hvor hver en byggemulighed fyldes ud med høje bebyggelsesprocenter og ofte med en etage for meget. Bydelen præges samtidig af store anlægsarbejder som Metro Cityringen, Nordhavnsvejen og klimasikringen, der på kort sigt giver støj og trafikale problemer, men som samtidig giver mulighed for dannelse af nye byrum og fælles opholdsarealer.

ALDERSGRUPPE	MÆND	KVINDER	I ALT
0-9 år	4.320	4.015	8.335
10-19 år	3.248	3.255	6.503
20-29 år	8.324	9.848	18.172
30-39 år	6.860	6.835	13.695
40-49 år	5.227	5.311	10.538
50-59 år	4.188	4.287	8.475
60-69 år	2.931	3.398	6.329
70-79 år	1.901	2.513	4.414
80-89 år	490	1.021	1.511
90- år	75	324	399
I alt	37.564	40.807	78.371



Foto: Østerbro Lokaludvalg



KVARTERER:

Ryvangkvarteret

Lyngbyvej-kvarteret

Svanemøllekvarteret

Nordhavnkvarteret

Fælledkvarteret

Århusgadekvarteret

Rosenvængetkvarteret

DELOMRÅDER:

- 1: Ryesgadeområdet
- 2: Classensgadeområdet
- 3: Nordre Frihavsgadeområdet
- 4: Østerbrogadeområdet
- 5: Krausesvejområdet
- 6: Strandboulevardenområdet
- 7: Nordhavnområdet
- 8: Søndre Frihavnområdet
- 9: Området øst for Vennemindevej
- 10: Området vest for Vennemindevej
- 11: Området vest for Lyngbyvej
- 12: Området nord for Vognmandsmarken
- 13: Ryparkenområdet
- 14: Strandpromenadenområdet

Ideen bag beskrivelsen af bydelen har fra starten været at tage udgangspunkt i en inddeling af Østerbro i syv kvarterer for at gå mere i dybden med det lokale og for at kunne give en præsentation af de enkelte kvarterers særkender og beboerønsker. I dialogprocessen viste der sig desuden en mulighed for at komme endnu tættere på de lokale ønsker ved at fokusere på en række forskellige delområder (se kort) centreret omkring én eller flere aktive borgere. Disse har vi har kaldt nøglepersoner. Delområderne har den fordel, at de ikke er afhængige af bydels- eller kvartersgrænser, og at det kan være lettere for beboere at relatere til deres lokalområde og at sætte aktiviteter i gang lokalt.

En inddeling i delområder giver også mulighed for at skabe helt lokale netværk, hvor borgere kan organisere sig om de helt lokale behov. Lokaludvalget kan understøtte disse lokale netværk fremadrettet og indtage en rolle som sparringspartner på de forskellige indsatser. Lokaludvalget opfordrer derfor østerbroerne til at engagere sig i udviklingen af deres lokale delområde og til at tage kontakt til lokaludvalget, så vi kan hjælpe hinanden med at skabe et endnu bedre Østerbro.

Nedenstående afsnit er derfor ikke et færdigt katalog over ønsker og behov i de forskellige kvarterer og delområder, men skal ses som et arbejdsredskab og tankesæt i forhold til lokaludvalgets kommende indsats. Inddelingen i delområder åbner for at gå mere i dybden med de helt lokale ønsker og behov ved bl.a. at opsøge kontakt til flere nøglepersoner.

De allerede modtagne tilkendegivelser fra nøglepersoner beskrives herunder i de enkelte kvarterbeskrivelser, og deres input indgår også i kapitel 4, hvor lokaludvalgets arbejdsprogram og indsatsområder beskrives.

FÆLLEDKVARTERET

Kvarteret er det geografisk største, men et af de tyndest befolkede, hvilket naturligt skyldes, at det huser bl.a. Rigshospitalet, Parken og Østerbro Stadion. Det domineres af Fælledparken, der er kendt af de fleste københavnere, og som flittigt bliver brugt til organiseret sport og kulturarrangementer af både lokal og generel karakter. Den uorganiserede brug af Fælledparken er dog langt større.

Beboerne i området synes stort set tilfredse med deres kvarter og peger på den positive nærhed til Fælledparken og Søerne. Som problemer nævnes støj og andre gener i forbindelse med store arrangementer, der afholdes i Parken.

"Det er godt at bo tæt på Søerne, men den store cykeltrafik, der er kommet langs Søerne, giver behov for, at der bliver generel mulighed for at lave fredelige, grønne løsninger i de gadeender, der når ned til søen."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 1. Rysegadeområdet*



Foto: Thomas Vilhelm

ROSENVÆNGETKVARTERET

Det nok tættest bebyggede og befolkningsrigeste kvarter i bydelen med karrébyggeri og gamle villaer. Der findes stort set ingen almene boliger i denne del af byen, og beboerne har en gennemsnitlig højere indkomst end i de fleste øvrige kvarterer. Kvarterets handelsgade er Nordre Frihavsgade, der med sine specialbutikker forsøger at opretholde et levende handelsliv.

Kvarterets beboere beskriver kvarteret som en smule kedeligt. Flere henviser til, at det kniber med parkeringsmulighederne både for biler og for cykler i dele af området.

"Området mangler parkeringsmuligheder, og man bør kigge på at lave et underjordisk parkeringshus på den tomme, forurenede grund midt på Classensgade, der kunne komme hele området til gode."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 2. Classensgadeområdet*

"Nordre Frihavsgade må reklamere mere for sine butikker, så de butikker, der står tomme længe, hurtigere fyldes med nye initiativer. Man skulle måske også satse lidt på nærheden til udviklingen på Nordhavn."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 3. Nordre Frihavsgades butiksliv*

"Handelslivet er en blanding af store kæder og små lokale butikker, hvor der kun er få, der bidrager til at skabe en sammenhængskraft. Butikslivet på Østerbrogade er dødt efter kl. 18. Derudover mangler der bænke og mulighed for ophold i Østerbrogades forløb."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 4. Østerbrogades butiksliv*



Foto: Thomas Vilhelm

ÅRHUSGADEKVARTERET

Kvarteret er forholdsvis tæt bebygget med boligkarréer, og det er et af de mest befolkningstætte i bydelen. Imellem bebyggelsen findes der små grønne oaser eller pladser med cafeer, legepladser og anden mulighed for ophold. Der kan endnu ses små virksomheder og industri placeret side om side med det øvrige byggeri, men dette er stort set forsvundet i forbindelse med renoveringer og prioritering af flere boliger.

Beboerne i kvarteret har stort fokus på at få indrettet flere grønne åndehuller og mødesteder og på at bevare dem, der allerede er her.



Foto: Thomas Vilhelm

"Det er godt med små byoaser i området, men byrummene kunne dog udnyttes bedre til ophold, mangfoldighed og aktiviteter i stedet for at bruge pladsen på parkerede biler. Derudover er Nordre Frihavnsgade farlig for cyklister."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 5. Krausesvejområdet*

"Der mangler grønt i området! De grønne midterrabatter langs Strandboulevarden kan ikke bruges, fordi der ikke er forbindelse mellem dem. Derudover er der problemer med den meget tunge trafik fra Østerbrogade via Vordingborggade til Nordhavnen, som skaber usikre forhold for cyklister langs Strandboulevarden. Der mangler cykelstier på boulevarden."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 6. Strandboulevardenområdet*

NORDHAVNKVARTERET

Nordhavnen er den største udviklingsplan i nyere dansk historie. 40.000 nye beboere og 40.000 arbejdspladser i 2040 siger noget om størrelsesforholdet. Den første etape af udviklingen af Århusgadekvarteret i Nordhavn er ved at tage form, og de første 1.000 beboere er flyttet til området i alt for dyre lejligheder. Der skabes et rigmandskvarter på grund af de store krav, By & Havn og Københavns Kommune har pålagt sig selv med nye metrobyggerier. Det skævrider bydelen socialt. Også lejlighederne omkring Amerika Plads er for de flestes vedkommende nybyggede og dyre.

Kvarteret er nyt, og der er derfor en efterspørgsel blandt beboerne på aktiviteter og faciliteter i lokalområdet. Adgangsforholdene til kvarteret i forhold til det øvrige Østerbro vanskeliggøres af den fysiske barriere, som jernbanen skaber, og der efterspørges flere stiftorbindelser under jernbanelinjen.

"Nordhavn ser ud til at blive meget tæt, og der lægges stor vægt på, fra sælgere og bygherrer, at der er rigelige friarealer – på vandet – men hvor bliver de grønne områder af?"

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 7. Nordhavnområdet*

"Området er dårligt integreret med resten af Østerbro. S-banelegemet virker som en mur, og der bør etableres en broforbindelse midtvejs mellem Langeiniebroen og Nordhavn S-togsstation. Cykelrutenettet bør udvikles, og havnebusruterne bør udvides med flere og hyppige stop – det kan også være til gavn for de mange turister."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 8. Søndre Frihavnområdet*



Foto: Thomas Vilhelm

SVANEMØLLEKVARTERET

Kvarteret er delt i to med Østerbrogade i midten, hvor det vestlige område var en del af den afsluttede områdefornyelsesindsats i Skt. Kjelds Kvarter. Området her er primært bestående af etagebyggeri. Den østlige del har langs Østerbrogade også boligbyggeri, men er derudover udlagt til boldbaner, institutioner samt det stærkt omstridte kommende boligbyggeri på den giftige Østre Gasværksgrund. Svanemøllekvarteret er kendetegnet ved at have den højeste andel af almene boligforeninger, særligt i den sydlige del.

"Her er der mere end en god grund til at skabe grønne gader, hvor det er muligt. Det er interessant, hvordan den brede Kildevældsgade som skybrudsgade kan gøres mere menneskevenlig og mere trafikikker. Desuden mangler området også mødesteder både ude og inde."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 9. området øst for
Vennemindevej*

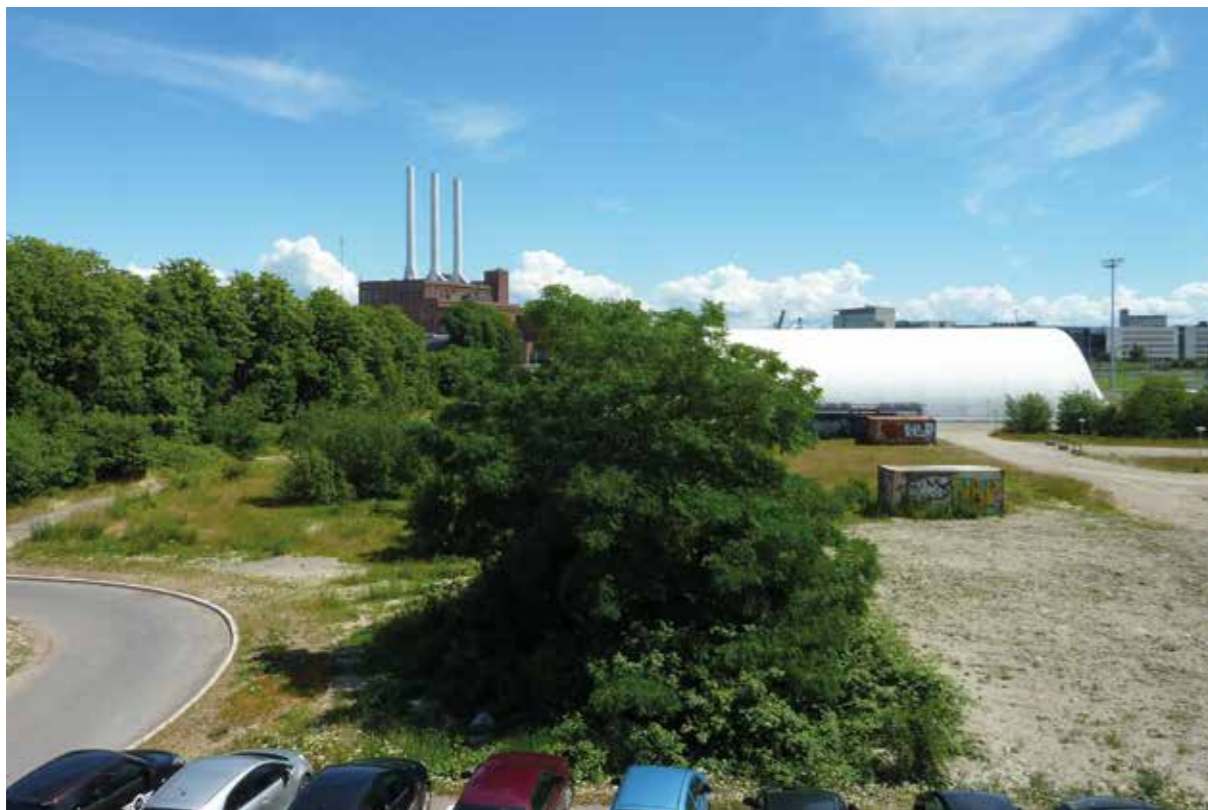


Foto: Marianne Levinsen, Landskab APS

LYNGBYVEJKVARTERET

Kvarteret er delt over af den meget dominerende Lyngbyvej, hvor tusindvis af biler dagligt skærer igennem og gør sammenhæng i dette kvarter meget vanskelig. Den vestlige del af kvarteret domineres af hyggelige byggeforeningshuse med egne små haver, hvorimod den østlige del – med Vennemindevej som ny fordelingsgade – er mere blandet med lejlighedsbyggeri, små virksomheder og let industri. Den østlige del har flere større pladsdannelser, hvor der dog ikke er et velfungerende byliv.

Med områdefornyelsens og borgernes indsats i Skt. Kjelds Kvarter har der været fokus på grønne mødesteder som en del af klimasikringen, og resultater af dette er bl.a. Tåsinge Plads samt den grønne løsning for Skt. Kjelds Plads og Bryggervangen. I nogle dele af Lyngbyvejkvarteret er der således sket meget i udviklingen af grønne byrum, hvor andre områder stadig mangler.

Beboernes syn på problemer og potentialer i kvarteret er delte og peger i forskellige retninger. Samarbejdet med områdefornyelsen har øget interessen for grønne løsninger. Flere ønsker, at der i forlængelse heraf sker noget mere i kvarteret og vil gerne medvirke.



Foto: Kurt Lønstrup

"Sivetrafikken gennem området er et problem. Hastigheden for biler bør reduceres til 30 km/t, og der bør skabes tiltag, der mindsker fremmede biler i området. Beboerne i området har ikke noget mod at skulle køre langsomt."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 10. området vest for
Vennemindevej*

"I vores område har vi fået gode ting i områdefornyelsens tid – en støjmur mod Lyngbyvej, en renoveret og langt bedre plads på Haraldsgade og der kommer også et eksempel på et grønt gadehjørne. Dem mangler vi flere af."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 11. området vest for Lyngbyvej*

"Vognmandsmarken er direkte farlig for cyklister, især børn. Og det er Borgervænget bestemt også. Trafikken må reguleres, og Hans Knudsens Plads tænkes om."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 12. området nord for Vognmandsmarken*

RYVANGKVARTERET

Kvarteret afgrænser Københavns Kommune mod Gentofte Kommune og er vanskeligt at kategorisere, da der er store fysiske barrierer i form af jernbanelinjer og Svanemøllens Kaserne, som adskiller områder og skaber urimelige afstande til fx skole og kultur. Kvarteret er delt i det pæne ambassadeområde og Strandvejsvillagerne i den østlige del af kvarteret og etagebyggeriet i Rymarksvænge og Ryparken i den vestlige del, som er værst stillet med hensyn til store afstande.

Beboerne nævner, at der er meget stille i området særligt om aftenen og efterlyser derfor nogle flere aktiviteter i lokalområdet.



Foto: Kurt Lønstrup

"Der er stor social mangfoldighed i området, men der mangler mødesteder og muligheder for ophold. Derfor er det en god idé med stiforbindelse over kasernen til det nye Kulturcenter og til stranden. Der er meget trafik, og den brede adgangsvej ind i området skaber farlige trafikforhold og utrygge skoleveje."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 13. Rymarksvænge- og Ryparkenområdet*

"Svanemøllestranden er det næstmest besøgte sted i København, og der bør arbejdes på at udvide bademulighederne fra stranden og på at skabe flere former for ophold. Strandens popularitet trækker masser af folk til, især på cykel og til fods. Det stemmer dårligt overens med den stærke trafik ad Strandpromenaden-Strandøre. Trafikken her bør dæmpes."

*Beboerønske til arbejdsprogram
– 14. Strandpromenadenområdet*



Foto: Kurt Lønstrup

Lokaludvalgets arbejdsprogram og indsatsområder

Lokaludvalgets arbejdsprogram er lavet på baggrund af de problemer, ønsker og behov, som vores kvarterkarakteristik og borgerdialog har vist. Arbejdsprogrammet er bygget op med fire temaer og ni indsatsområder.

På baggrund af de mange borgerinput har lokaludvalget valgt fire temaer, som beskriver lokaludvalgets vision og ønsker for Østerbro. De fire temaer behandler overordnede problemstillinger, som eksisterer i bydelen. Derefter har lokaludvalget valgt ni indsatsområder, der beskriver, hvordan man konkret kan udmønte de fire temaer på Østerbro. Indsatsområderne er foreslåede løsninger på en række af de problemstillinger, som bl.a. borgerne også peger på. Indsatsområderne er ikke endelige projektforslag, og de er derfor tænkt som oplæg til videre samarbejde med kommune og borgere.

Lokaludvalget ønsker med dette arbejdsprogram at lægge op til yderligere dialog med de lokale på Østerbro. Vi vil gerne øge engagementet blandt bydelens borgere og virksomheder, så vi kan samarbejde om retningen på udviklingen i bydelen.

Vision og temaer

VISION

Lokaludvalget ønsker, at Østerbro skal være Københavns grønne bro til vandet med gode rammer om et mangfoldigt og levende hverdagsliv.

Der skal være plads til alle, og bydelen skal hænge sammen både fysisk og socialt. Det skal være nemt at nå de forskellige områder af bydelen, og der skal være rum til et impulsivt socialt liv for både unge og ældre.

Visionen udfoldes i de fire temaer:

- Et sammenhængende Østerbro
- Østerbroliv
- Fremkommelighed
- Grønne løsninger og klima.

DE NI INDSATSOMRÅDER

- Østerbrogade som miljøorienteret handelsstrøg
- Strandboulevarden som rekreativ klimapark
- Stiforbindelser over Svanemøllens Kaserne
- Nordre Frihavsgade som cykelgade
- Nordhavns byudvikling
- Forbindelser til Østerbros havnefront
- Mødesteder for unge
- Trafiksanering i Skt. Kjelds Kvarter
- Detailhandlen på Østerbros to store butiksgader.

TEMAERNE



Et sammenhængende
Østerbro



Østerbroliv



Fremkommelighed



Grønne løsninger
og klima



ET SAMMENHÆNGENDE ØSTERBRO

Beskrivelse

Østerbro er – modsat manges nedarvede opfattelse – meget mere end café latte. Østerbro er på mange måder et mikrokosmos af hele hovedstaden. Bydelen rummer unge som gamle, børnefamilier, singler, kollektiver, mindre boliger, herskabslejligheder, almene boliger, ejerboliger, private udlejeboliger og større patriciervillaer, og der bor en mangfoldig blanding af etniciteter. Som resten af København vokser også Østerbro i disse år, og lokaludvalget har – som bindeled mellem Københavns Borgerrepræsentation og bydelens borgere – en stor opgave i at sikre både sammenhæng i bydelen og en udvikling, der ikke forringes, men forbedres.

Det er svært at give en enkel beskrivelse af bydelsidentiteten på Østerbro. Ikke alle østerbroere har den samme opfattelse af, hvad deres bydelsidentitet er, og det er heller ikke nødvendigt.

Østerbro rummer mange forskellige Østerbroidentiteter, og de syv kvarterer har forskellige kendetegn, behov og sociale befolkningssammensætninger. Men det er afgørende, at man som borger på Østerbro føler, at man hører til. Derfor skal vi skabe livskvalitet, styrke den sociale sammenhængskraft i alle kvarterer og sikre,

at der er plads til mange forskellige måder at leve sit liv på Østerbro.

Østerbro Lokaludvalg har igennem hele udvalgets eksistens haft stort fokus på, hvordan vi udvikler og understøtter bydelens netværk. Lokaludvalgets arbejde som facilitator for lokale netværk handler om, at vi som aktive medlemmer sætter egne ressourcer i spil, aktivt samler de eksisterende netværk, som vi kender til, og opsøger nye.

En konkret indsats lokaludvalget, med stor succes, har sat i søen er fritidsguideordningen, hvor vi – sammen med Kultur- og Fritidsforvaltningen – siden 2009 har haft ansat en brobygger, der hjælper med at skabe forbindelse mellem bydelens foreningsliv og – særligt de udsatte – familier. Det er en af de indsatser, vi er stolte af, og som understreger, at vi som lokaludvalg kan være med til at binde bydelen sammen og skabe samarbejde mellem forvaltninger og borgere.

Det er ikke kun tværsocialt, at bydelen skal hænge bedre sammen. Der må også skabes bedre fysiske forbindelser mellem kvartererne – særligt for de bløde trafikanter. Yderkvartererne skal integreres tættere som dele af Østerbro, så beboere her får nemmere adgang til det øvrige Østerbros tilbud, byrum og kulturinstitutioner. Vi har fx i flere år arbejdet for, at der laves en sti over Svanemøllens Kaserne, der skaber forbindelse mellem Ryvangkvarteret og det øvrige Østerbro.

Et sammenhængende Østerbro handler derfor om at binde bydelen sammen ved at skabe og synliggøre sociale og fysiske forbindelser samt kulturelle aktiviteter på tværs af Østerbro.

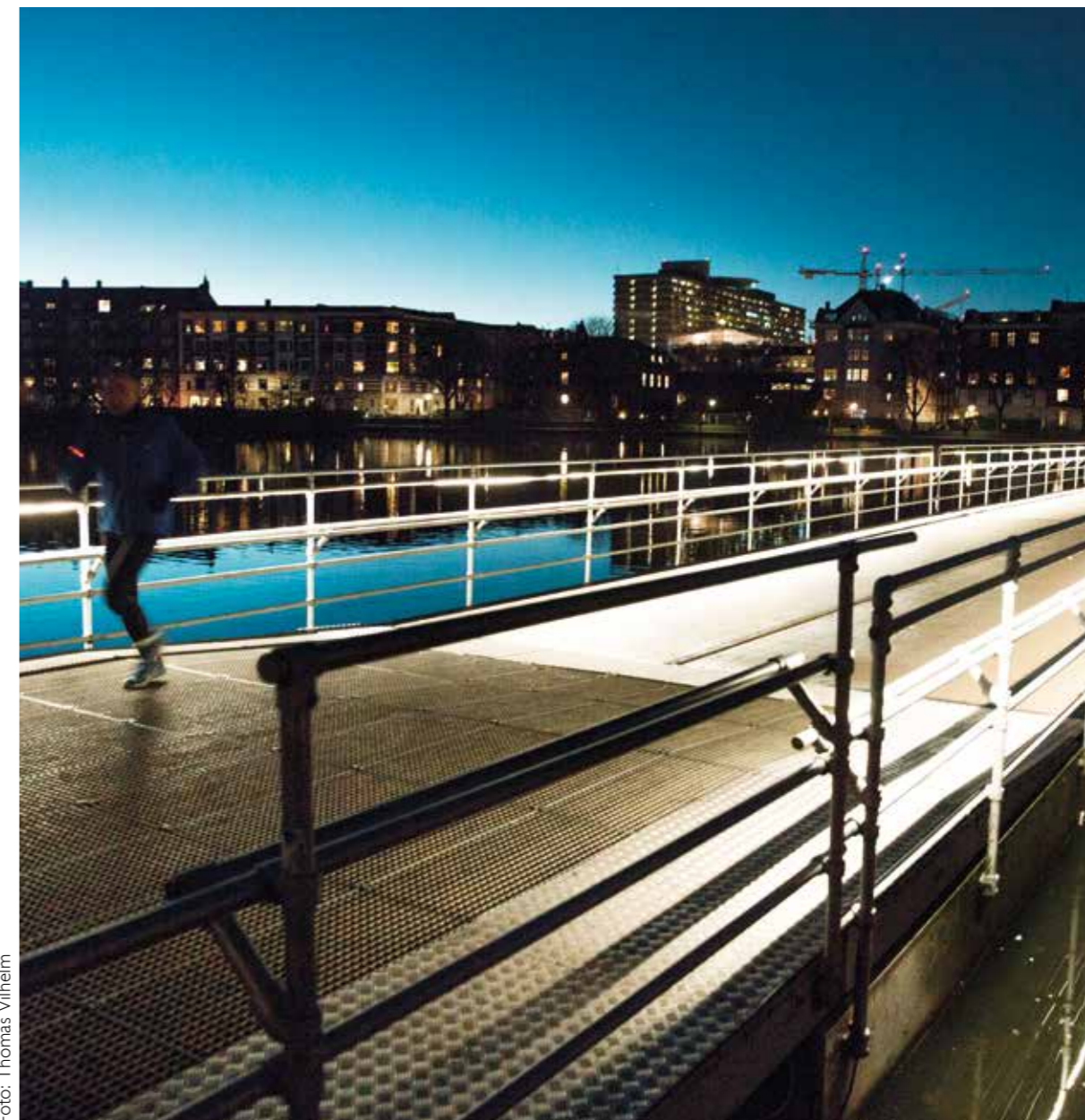


Foto: Thomas Vilhelm

Bydelens behov for fysisk integration

Vores borgerdialog har vist, at flere borgere oplever, at der enten er for langt eller dårlig fysisk adgang fra deres eget kvarter til fx Østerbros kultur- og fritidsfaciliteter, grønne åndehuller og blå områder:

- Rymarksvænge og Ryparken er fysisk isoleret fra det øvrige Østerbro, da det omkranses og afskæres af jernbanelinjer og den stærkt trafikerede Lyngbyvej. Der er mange institutioner i området, og den brede vej ind i området giver trafikale problemer og farlige skoleveje for skoleeleverne. Der er behov for en stiforbindelse over Svanemøllens Kaserne, så beboerne i området kan få nemmere og sikrere adgang til Kildevældsskolen, Kulturcenter Kildevæld samt til strand og havn.
- På samme måde er der behov for bedre stiforbindelser til Nordhavn og Sønder Frihavn tværs under jernbanelinjen. Derudover skaber adgangen til Nordhavn via Vordingborggade/Sundkrosgade trafikale problemer i Vordingborggade. Det bidrager til, at lokaludvalget skubber på for at føre Nordhavnsvej videre til Nordhavn hurtigst muligt.
- Der er behov for at etablere en cykelforbindelse fra Kildevældsparken langs Borgervænget til Hans Knudsens Plads. Lokaludvalget anbefaler, at cykelstien, som en del af Svanemøllerutens etape 3 og 4, anlægges hurtigst muligt, da trafikken i området skaber farlige skoleveje.

Bydelens behov for social integration

Vores borgerdialog har også vist, at der nogle steder i bydelen er behov for at understøtte sociale fællesskaber og lokale samarbejder:

- I vores spørgeskemaundersøgelser peger flere østerbroere på, at de savner arrangementer i deres nærmiljø, der kan skabe sammenhold og

Østerbro Lokaludvalgs arbejde understøtter visionen fra Københavns Kommuneplan 2015 om, at København skal være en sammenhængende by, der værner om den sociale sammenhængskraft, hvor københavnere mødes på tværs af økonomiske, sociale og kulturelle baggrunde, og hvor byens kvarterer skal hænge godt fysisk sammen.

(Kommuneplan 2015, side 23)

tilhørsforhold. Der er således ikke kun behov for store arrangementer, som samler hele bydelen, men også for mindre indsatser, hvor der sættes fokus på det lokale sammenhold og det nære fællesskab.

- Den sociale sammensætning er forskellig i Østerbros syv kvarterer, og de sociale ressourcer varierer. I Ryvangkvarterets vestlige del er der fx stor social mangfoldighed, og her nævnes et behov for tiltag, der kan skabe samhørighed og fællesskab i nærmiljøet. Dette behov markeres også i andre kvarterer.

Lokaludvalgets udviklingsprincipper

Med Et sammenhængende Østerbro vil vi:

- Bruge lokaludvalgets puljemidler til at understøtte bydelens netværk, fremme borgernes tilhørsforhold til bydelen og støtte udviklingen af bydelens liv.
- Være facilitator for lokale samarbejder og netværk mellem aktører i bydelen.
- Sætte fokus på at udvikle og styrke de helt nære fællesskaber.
- Skabe flere mindre events lokalt.
- Arbejde for at nedbryde fysiske barrierer, der skiller bydelen ad, og i stedet skabe forbindelser.
- Arbejde for at Nordhavnsvej føres hurtigst til Nordhavn.



Foto: Kurt Lønstrup



ØSTERBROLIV

Beskrivelse

Livet leves på Østerbro, og vi skal sikre og udvikle de fysiske rum, hvor vi kan mødes i dagligdagen, og som danner rammerne om hverdagslivet på Østerbro – vores byrum, grønne og blå oaser samt kultur- og fritidsfaciliteter.

Rammerne for bydelens kultur-, fritids- og foreningsliv skal løbende udvikles. Vi skal både kunne rumme det klassiske foreningsliv, det uorganiserede fritidsliv og mange af de nye mere projektorienterede eventmagere, der ønsker anderledes rammer.

Vi oplever, som en helt naturlig konsekvens af befolkningstilvæksten, et stort pres på kultur- og fritidsfaciliteterne i vores bydel. Og det er noget, lokaludvalget har stort fokus på. Faciliteterne i den eksisterende by skal udvikles. Det er samtidig en vigtig prioritering for lokaludvalget at sikre, at der også indtænkes plads til kultur og idræt i Nordhavn – ikke mindst i forhold til de mange unge, som gerne vil inddrages, komme med konkrete ønsker og lægge krop til virkeliggørelsen.

Vi skal sikre, at Østerbros udendørs byrum i højere grad kan bruges til aktivitet, udfoldelse og rekreation,

der kan samle østerbroerne. Vi skal understøtte livet mellem husene, så livet ikke forsvinder ind i husene kl. 18, når butikkerne lukker. Det gælder både på pladser, gadeforløb, i parker og nye mulige byrum, som på forskellige vis kan stimulere bylivet.

Samlet set skal Østerbros byrum og parker kunne imødekomme forskellige behov. De skal være anvendelige både som sociale mødesteder, som steder der inviterer til afslapning og som steder, hvor man kan udfolde sig fysisk.

Østerbro ligger tæt på havn og vand, og Østerbros vandside har et stort potentiale for at skabe liv på Østerbro og i Nordhavn. Dette potentiale bør udvikles. Vandsiden indbyder til at skabe samlingssteder med et rekreativt miljø langs vandet og mulighed for aktivitet og udfoldelse på vandet.

Østerbroliv handler derfor om at skabe gode rammer for hverdagslivet på Østerbro – både i form af gode indendørs faciliteter og ved at byrummene på Østerbro indbyder til liv og aktivitet.

Bydelens behov

Vores borgerdialog har vist, at der er nogle overordnede behov i bydelen for at styrke rammerne for Østerbrolivet. Disse behov kan dog nuanceres ved at gå mere ind i, hvad der er størst behov for i de enkelte kvarterer:

- I vores første spørgeskemaundersøgelse er hovedkonklusionerne, at der generelt ønskes flere mødesteder – både indendørs og udendørs; mere

byliv på Østerbro – fx i form af arrangementer i nærmiljøet; og flere små grønne oaser.

- I vores borgerpanelspørgeskemaundersøgelse har 61 % ud af ca. 2600 respondenter svaret, at de vurderer deres adgang til offentlige mødesteder som god. Dog peger undersøgelsen på, at der i nogle kvarterer er et særligt stort behov for lokale mødesteder. Særligt borgere i Ryvangkvarteret og Nordhavnkvarteret oplever, at de ikke har adgang til offentlige mødesteder i deres nærområde. Der er behov for byrum med opholdsmuligheder, og der mangler lokale mødesteder i kvartererne.
- Vores borgerpanelspørgeskemaundersøgelse viser også, at 61 % ud af ca. 2900 respondenter oplever god adgang til kulturtilbud. Ud af de 39 %, der ikke oplever god adgang hertil, svarer mange, at det skyldes, at udbuddet af aktiviteter ikke dækker deres behov. Særligt borgere fra Ryvangkvarteret og Nordhavnkvarteret angiver dog som grund, at de har for langt. I undersøgelsen gør det samme billede sig gældende for den oplevede adgang til sports- og fritidsaktiviteter.

Lokaludvalget har stort fokus på at sikre, at vores bydel konstruktivt understøtter visionen fra Københavns Kommunes Kultur- og Fritidspolitik 2016-2019 om, at hele København fortsat skal være en attraktiv by, men samtidigt også kunne udfordre det eksisterende og ændre sig (Kultur- og Fritidspolitik 2016-2019 side 4). Kultur er en dynamisk størrelse, og der skal være både det klassiske og traditionsbårne kulturliv og det udfordrende, moderne.

(Kommuneplan 2015 side 23)

Østerbro Lokaludvalgs arbejde understøtter visionen fra Københavns Kommunes Arkitekturpolitik 2017-2020 om, at København skal have gode udendørs rum med plads til ophold og liv, møder mellem forskellige københavnere og grønne oplevelser.

(Arkitekturpolitik side 38)

Lokaludvalgets udviklingsprincipper

Med Østerbroliv vil vi:

- Arbejde for, at der er offentlige mødesteder i alle kvarterer – både indendørs faciliteter og indbydende byrum.
- Arbejde for, at der kommer flere grønne og rekreative byrum.
- Have fokus på bedre mulighed for ophold i vores byrum – fx ved at sætte bænke langs Østerbrogade, Nordre Frihavsgade, Lyngbyvej og Jagtvej med max 200 meter imellem.
- Arbejde for at nedbringe biltrafikken, så der bliver plads til liv i byrummene.
- Arbejde for at skabe gode fysiske rammer, der kan understøtte ungekultur på Østerbro.
- Indtænke rekreative byrum, kultur- og idrætsfaciliteter, parker og hvilesteder i udviklingen af Nordhavn – fx med et rekreativt område på Kalkbrænderiløbskaj.
- Udvikle adgangen til og mulighederne langs Østerbros vandside, så det kommer hele bydelen til gode.



FREMKOMMELIGHED

Beskrivelse

Østerbro er også en bydel, der er præget af trafik. På de store hovedfærdsåre, der leder bilister ind og ud af byen – som Lyngbyvej, Østerbrogade, Kalkbrænderivej og Jagtvej – er mængden af gennemkørende trafik stor. Dette skaber bl.a. sivetrafik, hvor trafikken i myldretiden spreder sig til de mindre veje i de omkringliggende beboelseskvarterer.

Også på de andre større færdselsåre i bydelen – som Strandboulevarens nordlige del, Nordre Frihavsgade og området omkring Trianglen – er der meget trafik. Det skaber, som på Østerbrogade, usikkerhed for de bløde trafikanter; problemer med at færdes på og krydse gaderne og manglende ro til at handle i butikkerne. Trafikkens intensitet på Østerbro skaber også barrierer for livet i vores byrum (jf. temaet om Østerbroliv).

Østerbro Lokaludvalg ønsker at skabe god fremkommelighed i bydelen for både gående, cyklister, busser og bilister; med særligt fokus på de bløde trafikanters betingelser. Lokaludvalget har stort fokus på at skabe et Østerbro, hvor der er gode muligheder for at cykle og gå rundt til lokale gøremål. Det skal være sikkert, trygt og nemt at komme rundt på cykel, til fods og med den

kollektive transport. Derfor skal man i højere grad lede den gennemkørende og tunge trafik via udvalgte strækninger udenom beboelseskvarterer og handelsområder og generelt fremme anvendelsen af tog, havnebus og bus til pendling.

Den store gennemkørende trafik, som opstår ved de mange pendlende i bil til og fra København tillige med beboernes egen kørsel, er en barriere for at skabe god fremkommelighed på Østerbro. Østerbro Lokaludvalg mener, man bør se på, hvordan man kan reducere bilpendlingen til og fra København. Fx ved at skabe større kapacitet i den offentlige transport.

I bydelens to handelsgader, Østerbrogade og Nordre Frihavsgade, bør der i højere grad laves principper for trafikken, der tager højde for detailhandlen og for livet i gaderne. Parkering er i vekslende omfang nødvendig for det lokale handelsliv, men den gennemkørende trafik skaber ikke gode byrumsmiljøer for de handlende. Lokaludvalget har set et behov for at belyse forholdet for butikslivet og trafik samt for at høre borgerne om deres syn på butiksudbuddet. Lokaludvalget har derfor søsat en større analyse om detailhandlen, som ventes færdig op til sommerferien 2017, med Østerbro Handelsforening som partner.

Fremkommelighed handler derfor om at skabe trafikale løsninger, der tilgodeser de bløde trafikanters behov for trafiksikkerhed og for at kunne færdes på de stærkt befærdede veje samtidig med at skabe gode forhold for den hårde trafik selvom, der mange steder må indføres lavere fartgrænser.

Østerbro Lokaludvalgs arbejde understøtter Københavns Kommunes målsætning om at få flere københavnere til at benytte sig af cykel og kollektiv transport og gøre transport i byen mere bæredygtig.

(Kommuneplan 2015 side 16)

Bydelens behov

Vores borgerdialog har vist, at borgerne på Østerbro generelt mener, at der er for meget trafik og for mange biler på Østerbro:

- Mange østerbroere oplever trafikken som et meget stort problem for hverdagslivet. Trafikken på Østerbro bør nedbringes, og der er et stort behov for trafikale tiltag, der skaber større trafiksikkerhed.
- Særligt vurderer cyklister og fodgængere med børn, at trafiksikkerheden generelt er dårlig på Østerbro. Strandboulevarden og Nordre Frihavsgade, hvor der ikke er (og nogle steder heller ikke plads til) cykelstier på større dele af strækningerne, opleves af mange som veje, hvor der er problemer med at færdes til fods og på cykel.
- Derudover har vores borgerdialog også vist, at bilister oplever besværligheder med at færdes på Nordre Frihavsgade og Jagtvej.

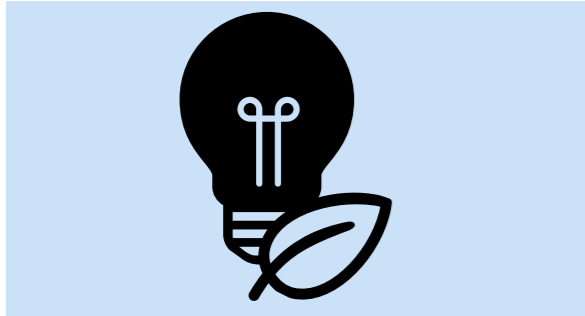
Lokaludvalgets udviklingsprincipper

Med Fremkommelighed vil vi:

- Øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter – fx ved at skabe bedre krydsningsmuligheder over trafikerede veje.
- Skabe bedre forhold for cyklister – fx ved at lave flere og bredere cykelstier og ved at sætte fokus på børnevenlig cykling med brede cykelstier, særligt omkring skoleområder.
- Sikre bedre forhold for gående – fx ved at lave bredere fortove, større sikkerhed i fodgængerovergange, mere ro til butikshandel og ved at opstille bænke at hvile på.
- Reducere bilers hastighed – fx med fartgrænser i boligområder på 30 km/t.



Foto: Kurt Lønstrup



GRØNNE LØSNINGER OG KLIMA

Beskrivelse

Østerbro skal være en grøn bydel. Vi ønsker et Østerbro, hvor naturen trækkes ind i vores bymiljøer, og hvor der er grønt i alle lokalområder. Samtidig skal vi arbejde for at skabe grønne løsninger til gavn for vores miljø og klima.

Østerbros grønne områder udgør 4 % af Københavns samlede grønne arealer. Der er få, men store grønne områder som Fælledparken, Kildevældsparken, Østre Gasværksgrunden og Ryvangens Naturpark. Disse udgør en stor ressource i bydelen, men i det nære er der et stort behov for grønne oaser, træer og store buske, der giver en oplevelse af en grønnere bydel.

Østerbro har været hårdt ramt af skybrud med store regnmængder, og dette skal der tages højde for i den fremtidige udvikling af bydelen. Klimakvarter Østerbro er et foregangseksempel på, hvordan man kan klimasikre på en god og virksom måde. I Østerbro Lokaludvalg mener vi, det er vigtigt, at klimasikring under jorden sammentænkes med grønne tiltag på terræn, der kan håndtere regnvand over jorden og samtidig skabe rekreative rum. Lokaludvalget ønsker således at lave byrumsprojekter på de strækninger, hvor Hovedstadsområdet Forsyningsselskab, HOFOR, skal nedlægge

skybrudsrør, som fx på Strandboulevarden og Østerbrogade Nord.

Ved skybrudssikring dækker HOFOR og Københavns Kommune omkostningerne for de skybrudsløsninger, der laves på og under gaderne. De håndterer alt skybrudsvand i gaderne inkl. regnvandet fra de gadevendte tage. Alt der vender ind mod gårdene, fx i boligkarréer, skal beboerne selv tage sig af og dække udgifterne til. Vi i lokaludvalget vil gerne stille spørgsmål til, om det er noget, beboere selv kan klare?

Biltrafikken på de store indfaldsveje og krydstogtstrafikken skaber et stort luftforureningsproblem for byen som helhed, og bagsiden af medaljen af de mange krydstogtsturer, der besøger vores by, er støj og svineri bl.a. ved Langelinie. Der er således steder på Østerbro, hvor

I Østerbro Lokaludvalg arbejder vi for, at bynaturen både integreres med rekreative funktioner og sammentænkes med klimatilpasning. Vores arbejde understøtter Københavns Kommunes strategi for Bynatur i København om at skabe mere bynatur som ramme for et aktivt byliv. Det understøtter kommunens Skybrudsplan 2012 med fokus på at kombinere skybrudsløsninger, så regnvand også håndteres over jorden i grønne anlæg. Og vi understøtter kommunens Arkitekturpolitik 2017-2020 om, at klimatilpasning af byrum skal skabe livskvalitet og bedre rekreative rammer.

(Bynatur i København side 5, Arkitekturpolitik side 56 og Skybrudsplan 2012 side 6)

luftforureningen er særlig slem, men disse problemer er svære at løfte som enkelt bydel, og der er brug for tværgående løsninger på tværs af hele København.

Østerbro Lokaludvalg ser positivt på Borgerrepræsentationens beslutning fra 2016 om at reducere luftforurening fra tunge køretøjer, men mener samtidig, at der bør arbejdes mere målrettet for at reducere luft- og partikelforureningen fra fx busser og krydstogtskibe.

Lokaludvalget arbejder for at fremme den grønne mobilitet. Det skal således være attraktivt at færdes på cykel og til fods rundt i bydelen, men lokaludvalget ønsker også at sammentænke trafikløsninger med grønne løsninger. Trafik- og hastighedsdæmpning kan fx udformes ved at plante træer og buske i stedet for heller og bump, der skaber grønne byrum, eller ved at lave andre vejprofiler. Andre vejprofiler kunne være en profil med bløde sving langs en vej som Vennemindevej eller en profil med bredere fortove.

I arbejdet med det lokale miljøarbejde har Østerbro Lokaludvalg en stærk medspiller, Miljøpunkt Østerbro, som lokaludvalget har en driftsstøtteaftale med. På den måde sikres en kontinuerlig støtte og udvikling af det lokale miljøarbejde gennem inspiration og engagering af borgere og erhvervsliv til en bæredygtig livsstil, der tager hensyn til det lokale, nationale og globale miljø. Af

Grønne løsninger og klima handler derfor om at skabe bæredygtige og miljømæssige løsninger, der er til gavn for klimaet, og som udnytter de grønne kvaliteters rekreative funktioner.

aktuelle samarbejdsprojekter kan fremhæves indsatsen til bekæmpelse af madspild, bl.a. i samarbejde med bydelens skoler og lokale fødevarerbutikker.

Bydelens behov

Vores borgerdialog har vist, at østerbroerne ønsker et grønnere Østerbro:

- Østerbroerne ønsker flere grønne oaser, men også flere træer og buske i byrummene, så afstanden til grønne oplevelser bliver kortere.
- Østerbroerne ønsker, at der tages hånd om klima- og skybrudssikring.

Lokaludvalgets udviklingsprincipper

Med Grønne løsninger og klima vil vi:

- Arbejde for mere bynatur i vores byrum.
- Arbejde for grøn trafik- og hastighedsdæmpning – fx ved at lave andre vejprofiler eller ved at plante træer og store buske i stedet for bump eller heller.
- Have fokus på grønne skybrudsveje og sammentænke HOFORs skybrudssikring med anlægning af små grønne oaser eller plantning af træer – fx en grøn Strandboulevard.



Foto: GHB Landskabsarkitekter

Indsatsområder

Den følgende del af dette kapitel vil handle om de konkrete indsatsområder, lokaludvalget og østerbroerne arbejder med. Der er særligt nogle områder, som vi ønsker et tæt og intensivt samarbejde med Københavns Kommune om.

Det er efterhånden lang tid siden, at Østerbrogade Nord og Strandboulevarden blev defineret som skybrudsgader, der indgår i Københavns Kommunes skybrudsstrategi for Østerbro. Men som bekendt har skybrudsprojekterne både en skybrudsdel samt en byrums- og overfladedel. Det er i forhold til det sidste spørgsmål, at vi ønsker et intensiveret samarbejde med kommunen, så der kommer skred i arbejdet. Også det indsatsområde, der hedder Stiforbindelse over Svane-møllens Kaserne, er et projekt, vi i en periode har samarbejdet med kommunen om. For os har de tre projekter topprioritet.

Tættere samarbejde med Københavns Kommune

Med denne bydelsplan ønsker Østerbro Lokaludvalg at komme i en tættere projektdialog med kommunen. De nedenfor følgende indsatsområder skal forstås som oplæg til samarbejde med forvaltning og politikere.

Indsatsområderne viser, hvordan lokaludvalget arbejder med de beskrevne temaer på forskellig vis, og de varierer i form og skala – nogle har lokaludvalget arbejdet med længe og andre opridser behov og udfordringer, der ligger til grund for kommende indsats.

Borgerrepræsentationen bad op til Bydelsplan 2013 hvert Lokaludvalg om at udarbejde op til 15 projekter. På Østerbro blev det 11 projekter. De blev flotte, for de var udarbejdet sådan, at det var let for borgerne at forstå de perspektiver projekterne rummer. For lokaludvalget var det derefter hensigten at samarbejde med kommunen om, i hvilken form de enkelte projekter ville kunne gennemføres. Sådan gik det ikke. I stedet beskrev forvaltningen for politikere, hvad de enkelte projekter ville koste at gennemføre i den viste form, og så blev det jo for dyre at godkende umiddelbart.

Foto: Østerbro Lokaludvalg



ØSTERBROGADE SOM MILJØPRIORITERET HANDELSSTRØG

Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Østerbroliv, Fremkommelighed og Grønne Løsninger.

Formål

Østerbrogade er Østerbros "livsnerve". Formålet med indsatsområdet er at gøre hele Østerbrogade til en sammenhængende handelsegade med bedre fremkommelighed og med gode forhold for de bløde trafikanter. Samtidig skal bymiljøet styrkes med indbydende byrum og grønne oaser, der opfordrer til ophold, og som styrker handelslivet langs gaden. Projektet nedlægger ikke parkering, men kan flytte lidt på den nuværende placering.

Beskrivelse af området

Østerbrogade er i dag stærkt trafikeret med overvejende to trafikerede kørebaner i hver retning, og den er svær og usikker at krydse. Fortove og cykelstier er nogle steder for smalle, og der er dårlig plads til et livligt og grønt bymiljø. Handelslivet fungerer nogle steder, men der er huller i butiksrækkerne, og betingelserne for en velfungerende detailhandel langs hele Østerbrogade kan udvikles. Der er en tydelig mangel på bænke.

Baggrund

Lokaludvalget har længe arbejdet for, at Østerbrogade nord for Jagtvej også anerkendes som miljøprioriteret strøggade. Lokaludvalgets arbejdsgruppe for den nordlige del af Østerbrogade består af både tidligere og nuværende lokaludvalgsmedlemmer samt borgere. Arbejdsgruppen har tidligere drøftet planen med kommunen og er klar til at genoptage samarbejdet.

Lokaludvalgets principper for udvikling af Østerbrogade

- Skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister – fx bedre krydsningsmuligheder samt bredere fortove og cykelstier.
- Skabe rekreative byrum og bynatur langs gadens forløb, der gør gaden grønnere og roligere.
- Skabe bedre muligheder for ophold langs gaden – fx ved at sætte flere bænke.
- Sammen med handelsforeningen at afklare og forbedre betingelserne for detailhandlen, så butikkerne kan se deres fælles interesser på et opdateret fælles grundlag og bidrage til at udvikle bylivet.

Derudover har lokaludvalget netop sat en analyse i gang sammen med Østerbro Handelsforening om detailhandlen langs Østerbrogade og Nordre Frihavsgade, der skal afklare med hvilke befordringsmidler, kunderne kommer til de forskellige butikstyper, om butikkerne trænger til en opfriskning og hvad kunderne mener om butiksudbuddet.

Lokaludvalgets forslag

Østerbrogade er lang. Den løber fra Svane-møllebroen i nord og til Lille Triangel for enden af Søerne, og der er

forskellige problemer langs gaden alt efter gadens profil. Lokaludvalget foreslår derfor, at man arbejder med tre til fire forskellige etaper langs Østerbrogade og prioriterer dem i følgende rækkefølge:

Etape 1:

Østerbrogade nord – fra Svanemøllebroen til Jagtvej

- Strækningen er pt. klassificeret som bydelsgade. Den bør have status som miljøprioriteret strøggade – ligesom resten af Østerbrogade.
- Biltrafikken bør tildeles ét spor i hver retning.
- Parkeringen fastholdes, men bør afbrydes med mellemrum af fortovsudposninger med et træ på. Dermed får gaden en grøn karakter, og den bliver nemmere og sikrere at krydse.
- Denne omlægning aktualiseres af, at der på denne strækning skal lægges skybrudsrør. Den bevilgede skybrudsløsning for Carl Niensens Allé tænkes som en del af Østerbrogades første etape.



Tværsnit Østerbrogade

Etape 2:

Triangeln og strækningen til Sortedam Sø

- Triangeln opfattes af borgerne som bydelens centrum. Derfor bør den være en regulær plads. Ved at nedlægge skrågaden mod Øster Allé fra Østerbrogade over Triangeln og rykke busstoppestederne på Østerbrogade og Blegdamsvej kan Triangeln omdannes til en egentlig plads.
- Denne strækning har de smalleste fortove og cykelstier på hele Østerbrogade. Ved denne løsning bliver der plads til at udvide dem.
- Det foreslås, at den nærmeste ende af Odensegade, hvor der er butikker, bliver bilfri. Odensegades indløb i Østerbrogade er farlig for cyklister.
- Også den nærmeste ende af Rosenvængets Allé bør fredeliggøres, dog således at biler fortsat skal kunne liste sig igennem.

Etape 3:

Sortedams Sø til og med Lille Triangel

- På denne strækning bør biltrafikken tildeles ét spor i hver retning plus en svingbane mod Farimagsgade og en mod Classensgade.
- Øster Søgade foreslås lukket, da det i forbindelse med metroarbejdet har vist sig, at det fungerer godt med den begrænsede biltrafik i gaden. Ved at lukke permanent for trafikken kan Lille Triangel blive en rigtig plads – gerne med en kombination af café og kultursted i en spektakulær mindre bygning på pladsen. Der er allerede folk fra bydelen, der vil påtage sig en forpagtning.
- Det ønskes, at søfredningen af Sortedams Sø genforhandles, så der kan oprettes et soppeområde og en mere rekreativ ende af søen.
- På et ordinært lokaludvalgsmøde marts 2017 foreslog en borger med billeder og tegninger,

hvordan vejstykket ud for Sortedam Sø kan udformes som en solbeskinnet plads fra søkanten frem til husrækken på Østerbrogade, hvis biltrafikken her føres under terræn. Også denne tanke indeholder et soppeområde. Lokaludvalget var umiddelbart positivt og vil undersøge mulighederne.

Etape 4:

Jagtvej til Nøjsomhedsvej

- Strækningen bør reduceres med én enkelt kørebane i østsiden, så cykelstien føres uden for trærækken.

- Alternativt kan midterrabbatten gøres bredere, så krydsende fodgængere kan vente sikkert på midterrabbatten, inden de går videre.

Krydset ved Grønningen syd for Østerport Station

- Fortsættelsen af Østerbrogade på strækningen fra Lille Triangel til Grønningen hedder Dag Hammarskjölds Allé og ligger i Indre By bydel. Østerbro Lokaludvalgs interesse er at reducere gennemfarten mod Østerbrogade til et enkelt spor og at indrette krydset sådan, at to spor vendes mod Kalkbrænderihavns-gadelinjen og dermed mere direkte mod Nordhavnsvej.



Visualisering af Søerne



Visualisering af Triangeln



STRANDBOULEVARDEN SOM REKREATIV KLIMAPARK

Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Grønne Løsninger, Østerbroliv og Fremkommelighed.

Formål

Strandboulevarden er det vigtigste skybrudsprojekt på Østerbro. Boulevarden indgår i kommunens skybrudsstrategi, og den skal graves op, når Hovedstadsområdets Forsyningsselskab, HOFOR, skal lægge skybrudsrør. Samtidig er der et stort behov for rekreative miljøer og øget trafikikkerhed langs boulevarden. Formålet er at omdanne Strandboulevarden, så klimatilpasningen skaber en merværdi for områdets beboere.

Beskrivelse af området

Strandboulevarden er en af Københavns gamle brede boulevarder. Der er overvejende tre kørebane i hver retning med en grøn midterrabat. Den ene kørebane i hver retning og dele af midterrabatten bruges i dag til parkering. Der er ingen cykelsti på store dele af boulevarden, og trafikikkerheden for særligt cyklister og gående med børn er ringe.

Baggrund

Lokaludvalget har i mange år arbejdet for en grøn omdannelse af Strandboulevarden. Også lokale borgergrupper har lagt et stort stykke arbejde i at kæmpe for en grøn løsning og har, bl.a. sammen med lokaludvalget, holdt velbesøgte borgermøder om den ønskede omdannelse. Nye tilflyttere på og nær Strandboulevarden presser på for at få lokaludvalgets projekt gennemført og ser frem til Budget 2018 som den reelle chance.

Lokaludvalgets principper for udvikling af Strandboulevarden

- Samle biltrafikken i den ene side af boulevarden med én kørebane i hver retning.
- Skabe et rekreativt grønt parkstrøg langs hele boulevarden i den anden side.
- "Inside out" – byrummene skal være varierede og afspejle det liv, der foregår i husene.
- Håndtere regn- og skybrudsvand på terræn i det grønne byrum – med forsinkelsesanlæg, vandhaver, små åløb, nedsivning og fordampning.

Foto: Ali Tabatabai



Regn på Strandboulevarden

Teknik- og Miljøforvaltningen har også inddraget borgerne og lokaludvalget i debat om skybrudsløsninger. Lokaludvalget har tilsluttet sig TMF's model 2 for Strandboulevarden, der fra Langeliniebroen til Vordingborggade placerer trafikken i den ene side og skybrudspark på resten.

Lokaludvalgets forslag

Lokaludvalget foreslår at nedlægge alle tre kørebane i boulevardens østlige side og i stedet skabe et langstrakt, grønt og rekreativt parkområde fra midterrabatten til husrækken i den østlige side:

- Det er velkendt, at trafikken på Strandboulevarden kan rummes i den vestlige side på hele strækningen fra Vordingborggade til Langeliniebroen.

- Fra Vordingborggade til Østerbrogade bør trafikken lægges i den sydlige side.
- Den grønne parkstrækning skal rumme rekreative kvaliteter og mulighed for, at man kan gå og cykle.
- Der skal tænkes mere over, hvordan rekreative kvaliteter kan udbredes på Strandboulevarden.
- Beboere og virksomheder skal kunne påvirke og bruge parkområdet udenfor, så det matcher deres behov og giver en brugervenlig parkstrækning.
- Den grønne parkstrækning vil kompensere for de mange boligkarréer, der belastes af togstøj og den store afstand til Fælledparken.

Foto: Liv Ridder Storgaard og Sune Ankergrøn



Visualisering af Strandboulevarden



STIFORBINDELSER OVER SVANEMØLLENS KASERNE

Denne indsats understøtter bydelens temaer Et sammenhængende Østerbro og Fremkommelighed.

Formål

Jernbanelinjerne og Svanemøllens Kaserne skærer Østerbro over – både fysisk og socialt. Formålet med dette indsatsområde er at skabe sammenhæng mellem områderne på hver side af banelinjerne og samtidig styrke og integrere det isolerede kvarter nord for banelinjerne i det øvrige Østerbro. Beboerne i det nordlige kvarter skal have bedre adgang til deres gøremål på Østerbro – og der bør skabes en sikker skolevej for de børn, der går i skole på Kildevældsskolen syd for det baneomkransede kaserneområde.

Beskrivelse af området

Området nord for jernbanelinjerne, der bl.a. rummer Rymarksvænge og Ryparken, bærer præg af at være fysisk isoleret af jernbane og Lyngbyvej. Nord for kaserne er en række servicefunktioner og kulturelle udbud med tiden stærkt begrænset eller helt forsvundet, og der mangler især kulturelle samlingspunkter. Adgangen fra området til det øvrige Østerbro går via de trafikerede veje som Lyngbyvej, Tuborgvej og Ryvangs Allé. Det skaber bl.a. farlige skoleveje og store omveje for at nå Østerbros handelsliv, skole, kultur- og fritidsaktiviteter samt badestrand.

Baggrund

Østerbro Lokaludvalg har sammen med Bispebjerg Lokaludvalg i længere tid argumenteret for, at etableres to stiforløb på tværs af Svanemøllens Kaserne for at imødekomme behovet for bedre forbindelser og adgang.

Lokaludvalgets principper for udvikling af stiforbindelser over Svanemøllens Kaserne

- Skabe en direkte og sikker skolevej for elever på Kildevældsskolen, der bor nord for kaserneområdet.
- Skabe en kulturakse, der udvider og understøtter adgang til forskellige former for kultur- og fritidsaktiviteter på tværs af jernbanelinjerne.
- Skabe adgang til badestrand i Svanemøllebugten, handel og andre mål på Østerbro for beboerne nord for kaserneområdet.
- Fuldende gang- og cykelforbindelse fra Tuborgvej i nord til Sortedam Sø i syd.



Foto: MLRP

Diagram af stiforbindelser

Lokaludvalgets forslag

Lokaludvalget ser meget positivt på, at Forsvarets Ejendomsstyrelse og Københavns Kommune har anerkendt behovet for stiforbindelser gennem kaserne, og at der er indarbejdet stiforbindelser i alle tre vinderforslag bag den kommende helhedsplan for kaserne. Lokaludvalget foreslår, at begge stiforbindelser etableres, og at Arrivas busholdeplads på Borgervænget flyttes.

Stiforbindelser

- Én stiforbindelse fra Ryparkenområdet gennem viadukten under den nordlige ringbane med en sti hen over kaserneområdet og en stibro over Nordhavnsvej og den indre ringbane frem til Kulturcenter Kildevæld. Dette stiforløb skal binde Østerbro, nord og syd for kaserneområdet, sammen og give adgang til skole samt kultur- og fritidstilbud – også for dele af Bispebjerg bydel – og skabe en direkte kontakt mellem det kommende Kulturcenter Kildevæld og de pågående bestræbelser på at skabe et forsamlingssted ved Ryparkens Idrætsanlæg.

- Én stiforbindelse, der kobler sig på overstående stiforløb fra Ryparkenområdet over kaserneområdet, frem til broforbindelsen over Kystbanen til Ryvangs Allé. Dette stiforløb skal give adgang til Østerbrogade, Strandvejen og badestranden.

Flytning af Arrivas busholdeplads

- Stiforbindelsen forbi Kulturcenter Kildevæld bør medføre, at Arrivas busholdeplads flyttes ud af tætbyen, og at den stærkt generende bustrafik gennem boliggederne til og fra det store garageområde forsvinder.
- En flytning vil frigive plads til boligbyggeri på 60 % af grunden.
- På restarealet anlægges en ny boldbane til Kildevældsskolen mellem økohaverne og jernbanelinjen samt om muligt flere økohaver.
- En bevægelseshal, som Kildevældsskolen tidligere har fået stillet i udsigt men ikke fik, kan placeres på skolens nuværende boldbane lige op til skole og Kulturcenter og udnyttes i samlokaliseringen der.



Foto: MLRP

Visualisering af stiforbindelse over Svanemøllens Kaserne



NORDRE FRIHAVNSGADE SOM CYKELGADE

Denne indsats understøtter bydelens temaer Østerbroliv og Fremkommelighed.

Formål

Nordre Frihavsgade er en af Østerbros mest besøgte handlgader. Formålet med indsatsområdet er at styrke Nordre Frihavsgades identitet som handlgade og at skabe trafikale løsninger, der sikrer større trafikikkerhed og bedre fremkommelighed for cyklister og gående samt for bilisterne, der kun sjældent kan køre med den tilladte hastighed.

Beskrivelse af området

Nordre Frihavsgade er stærkt trafikeret. Meget af for- tovene optages af cykelparkering, inventar og butik- udstillinger. Der er kantstøparkering i begge sider på det meste af strækningen og ingen cykelsti. På køre- banen, med et kørespor i hver retning, kører der således cykler, biler og busser, og der er fodgængere, der krydser gaden hvor som helst. Den blandede trafik giver med den nuværende fartgrænse problemer. Særligt oplever de mange cyklister det utrygt og svært at komme frem i gaden.

Baggrund

Lokaludvalget har i foråret 2015 deltaget i en følge- gruppe i forbindelse med Teknik- og Miljøforvaltningens udarbejdelse af et idéoplæg for sanering af gaderummet, som der blev afsat penge til i Budget 2015. Idéoplægget er lavet på baggrund af en større borgerinddragelse. Lokaludvalget m.fl. talte i følgegruppen for netop den løsning, forvaltningen indstillede til politikerne som den bedste.

Lokaludvalgets principper for udvikling af Nordre Frihavsgade

- Skabe større trafikikkerhed ved at lade trafikken foregå på de cyklende og krydsende fodgængeres præmisser.
- Sænke hastigheden for biltrafikken til 20-30 km/t.
- Tydeliggøre krydsningsmuligheder for fod- gængere.
- Skabe bedre muligheder for ophold og rekreation – fx ved at sætte flere bænke og udnytte pladserne langs gaden.
- Styrke gadens identitet som handlgade – fx med plads til udeservering, vareindlevering og butik- udstillinger.
- Vestergade som cykelgade i Indre By kan fungere som inspiration.

Lokaludvalgets forslag

Østerbro Lokaludvalg støtter det løsningsforslag, som Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet i foråret 2015, hvor Nordre Frihavsgade omdannes til cykel- gade med bilkørsel.

Østerbro Lokaludvalg vil fremadrettet gerne indgå i dia- log med forvaltningen om, hvordan selve omdannelsen af Nordre Frihavsgade kan føres ud i livet.



Foto: Kurt Lønstrup

Nordre Frihavsgade



Foto: Ole Kassow

Visualisering af Nordre Frihavsgade som cykelgade



NORDHAVNS BYUDVIKLING

Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Østerbroliv, Et sammenhængende Østerbro og Grønne Løsninger.

Formål

Østerbro Lokaludvalg samarbejder løbende med forvaltningerne om byudviklingen i Nordhavn. Udviklingen og etableringen af dette område har indflydelse på hele Østerbro og har potentialet til at øge livskvaliteten for alle østerbroerne, men kan også udvikle sig til et område, der er lukket om sig selv og udelukkende henvender sig til et bestemt segment.

Baggrund

Østerbro Lokaludvalg støtter det vinderforslag, der vandt i den internationale arkitektkonkurrence for Nordhavn. Det er også det forslag, som Kommunen og By & Havn følger. Nordhavn udvikles i etaper, og det er vigtigt for lokaludvalget, at udviklingen er tro mod det samlede vinderforslag.

Måden at skabe byfornemmelse på i Århusgadeområdet og på Sundmolen med forholdsvist små karréer mellem de tætliggende bassiner er principielt helt fin, mens planlægningen på Levantkajområdet foreløbigt virker noget stiv. Lokaludvalget har også hele tiden støttet konkurrencevinderens forslag til infrastruktur og ønsker, at Nordhavnsvej hurtigt føres videre under Kalkbrænderiløbet til Nordhavn.

Lokaludvalgets principper for byudvikling i Nordhavn

- Det skal aktivt modarbejdes, at Nordhavn udvikler sig til en rigmandsghetto.
- Der skal være blandede boligformer – både med forskellige lejlighedsstørrelser og ejerformer.
- De almindelige boligkarréer må ikke blive høje – der skal kunne komme lys og luft ned i gårdene.
- Nordhavn kendes som det blå bykvarter, men det er lige så vigtigt, at der indarbejdes grønne opholdsarealer, parker og rekreative områder i udviklingen af området.
- Der skal være offentlig adgang til alle vand- og opholdsområder. Områder, der ligger gunstigt i forhold til eftermiddags- og aftensol, bør særligt prioriteres.
- Der skal være bopælspligt i alt – eller næsten alt – nybyggeri, så der ikke skabes områder uden naturligt hverdagsliv.
- Eventuel gæld i By & Havn bør ikke påvirke udviklingen af Nordhavn. Det er vigtigt, at der ikke gives køb på de gode plantræk fra vinderforslaget, der giver livskvalitet.
- Der bør være (genetableres) et systematisk samarbejde mellem Københavns Kommune, By & Havn, Østerbro Lokaludvalg og områdets beboere.

Lokaludvalgets forslag

Mens det i bydelen i øvrigt er muligt at komme tidligt ind i lokalplanlægningen virker planlægningen på Nordhavn mere lukket, og tværsektorielle svar kan være svære at få. Lokaludvalget foreslår:

- Dialogen mellem Østerbro Lokaludvalg og By & Havn bør genoptages.
- Kalkbrænderiløbskaj er en fantastisk eftermiddags- og solnedgangskyst, der vil trække folk til. Komende bebyggelse langs kajen bør give plads til en langstrakt rekreativ forbindelse af småpladser og parkarealer, som skitseret i lokaludvalgets projekt for kajområdet.

- Nordhavnsvej bør hurtigt føres videre under Kalkbrænderiløbet til Nordhavn, så containertrafik og anden tung trafik ledes den vej.
- Hvis det bliver nødvendigt, må staten og/eller kommunen dække underskud i By & Havn frem for, at der slækkes på kvaliteten og ambitionerne i byudviklingen.



Foto: ADEPT

Visualisering af rekreativt område langs Kalkbrænderiløbskaj



Foto: ADEPT

Overblikvisualisering af Kalkbrænderiløbskaj



FORBINDELSER TIL ØSTERBROS HAVNEFRONT

Denne indsats understøtter bydelens temaer Et sammenhængende Østerbro og Fremkommelighed.

Formål

Østerbro ligger i manges bevidsthed ved vandet, men jernbanelinjen skaber en vældig barriere for tilgængeligheden fra Østerbro til vandet. Potentialet i nærheden til vandet skal udvikles, og der skal skabes en bedre tilgængelighed, så bydelens nuværende og kommende beboere får adgang til de rekreative miljøer langs, og på, havnen. Samtidig skaber jernbanelinjerne også en barriere for fx beboerne i Nordhavn og Sønder Frihavn til det øvrige Østerbro, og områderne ved havnen skal i højere grad integreres i bydelen.

Lokaludvalgets forslag

- Etablere en broforbindelse midtvejs mellem Langeliniebroen og Nordhavn S-togsstation samt at gøre de eksisterende forbindelser mere inviterende og indbydende – fx gang- og cykelbroen over Østerport Station bane.
- Følge trafikken på Kalkbrænderihavngade efter åbningen af Nordhavnsvej, som må forventes at stige og dermed blive sværere at krydse. Kalkbrænderihavngade har næppe bredde til, at cykelstien som planlagt kan opnå status som Supercykelsti på 3 meters bredde.
- Anlægge cykelstier i Sønder Frihavn på Indiakaj, Dampfærgevej og skabe bedre sammenhæng til Supercykelstien Havneruten.
- Skabe roligere trafik på Strandpromenaden-Strandøre af hensyn til de store rekreative muligheder mod den åbne kyststrækning ud mod Svanemøllebugten.

Lokaludvalgets principper for udvikling af forbindelser til Østerbros havnefront

- Skabe bedre adgang med fysiske forbindelser på tværs af jernbanelinjens barriere, fra både Nordhavn, Sønder Frihavn og Svanemøllehavnen til det øvrige Østerbro.
- Sikre offentlig adgang til alle områder på havnen og langs kysten, så livet mellem husene kan blomstre, beboere fra de to sider af jernbanen lettere kan mødes og kystens herligheder kan opleves af alle.



Foto: Thomas Vilhelm



MØDESTEDER FOR UNGE

Denne indsats understøtter bydelsplanens tema Østerbroliv.

MØDESTEDER FOR UNGE

Formål

De unge på Østerbro mangler i hele bydelen uformelle steder at opholde sig og mødes på tværs af interessefællesskaber. Et sted at droppe forbi, et sted at hænge ud, et sted hvor det ikke koster noget at komme.

Bydelens unge savner nærhed og sammenhold lige uden for døren, som man kan se det på fx Nørrebro. Lokaludvalget vil undersøge, hvordan behovet for mødesteder til unge kan understøttes.

Beskrivelse

Mange steder på Østerbro er det tilfældige møde og mulighed for ophold forbeholdt børnefamilier med småbørn, eller også er det steder, hvor man skal være en del af et eksisterende miljø, som fx i skaterparken.

I Østerbrohusets Åbne Hal eller på Remisen er der god plads til leg, men begge steder er det reguleret, koster penge og er i bund og grund for de mindre børn. Østerbro er lidt kedelig for unge, og der mangler åbne, lettilgængelige fysiske mødesteder, hvor de kan udfolde sig og mødes.

Baggrund

Lokaludvalget har siden sidste bydelsplan arbejdet for et sted til unge i bydelen. I perioden fra 2014 frem til nu har lokaludvalget arbejdet målrettet med børne- og ungenetværk på Østerbro, ikke mindst i området om-

Lokaludvalgets principper for udvikling af mødesteder for unge

- Møde- og opholdssteder skal være offentligt tilgængelige, så man uformelt kan slå vejen forbi og se, om ens kammerater er der.
- Stederne skal være placeret i de lokale nær-områder – unge bevæger sig ofte ikke langt fra skole eller hjem.
- Der bør i højere grad ses på en opprioritering og udvikling af de steder, de unge allerede færdes, frem for nye store forkromede projekter.
- Stederne må gerne være lidt skjulte.
- Stederne skal ikke gøres for regulerede og småbørnsvenlige, da det vil fremmedgøre de unge.

kring Kildevældsskolen, hvor det nye Kulturcenter snart står klar, og lokaludvalgets temagruppe for Folkeskole-reformen har haft flere skoleklasser i tale.

Lokaludvalgets forslag

Etablering af fysiske mødesteder

- Alle skolegårde på Østerbro bør få en mindre renovering med flere opholdssteder og overdækkede rum, der bør være åbne for offentligheden efter skoledagens slutning. Eksempelvis skal Kildevældsskolens skolegård omlægges til en

klimaskolegård, der bliver et skønt opholdssted, når Kulturcentret står færdigt.

- Etablering af små lokale skolehaver, der samtidig begrønner Østerbro. Det kan have dobbelt-effekt; både som trafikregulering og til at skabe mødesteder.
- Ved at flytte Arrivas busholdeplads på Borger-vænget kan der findes mulighed for hænge-udsteder til de unge på denne grund, hvis der skabes plads til en ny boldbane til skole og kulturcenter og flere økohaver.

Forslag til projekter der inddrager unge

- Lokaludvalget kan invitere de unge på skolerne og i klubberne til, sammen med lokaludvalget, at kortlægge behov og fysiske muligheder.

- Gennem Miljøpunkt Østerbros projekt "Fornem-melse for mad" er rigtig mange elever på Østerbro blevet "uddannet" i vigtigheden af lokale råvarer og i at undgå madspild. Denne indsats kan forlænges med flere lokale landbrugsaktiviteter.
- Der kan indgås samarbejde med Park Bio, som gerne vil lave noget mere for og med Østerbros unge.
- Lokaludvalgets Lynpulje fortsættes og giver en unik mulighed for at aktivere, engagere og tage udgangspunkt i unge menneskers helt egne ideer. Puljen bør nævnes, når unge skal inddrages.



Foto: Thomas Vilhelm



TRAFIKSANERING I SKT. KJELDS KVARTER

Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Fremkommelighed og Østerbroliv.

Formål

Skt. Kjelds Kvarter er et område med rigtig mange boliger. Formålet med dette indsatsområde er at få kigget på trafikafviklingen i området, således at trafikgenerne for beboerne kan begrænses.

Beskrivelse af området

Det store Skt. Kjelds Kvarter, der afgrænses geografisk af Lersø Park Allé, Østerbrogade, Jagtvej og jernbanelinjerne, har flere gennemfartsveje end andre tilsvarende boligkvarterer, og væsentligt mere sivetrafik. En stor del af trafikken er bilister, der bruger kvarteret som smutvej mellem Jagtvej og Lyngbyvej, eller pendlerbilister fra Strandvejen, Ryvangs Allé og fra kommuner nord, der krydser gennem kvarteret til Lyngbyvej i stedet for at benytte Tuborgvej. Det betyder bl.a. en lang og farlig skolevej for kvarterets børn.

Baggrund

Lokaludvalget har i to år samarbejdet med beoerrepræsentanter for Skt. Kjelds Kvarter øst for Lyngbyvej og med Områdefornyelse Skt. Kjelds Kvarter, mens den var der. Vi nåede frem til en fælles markering af de trafikgener, beboerne mærker i deres kvarter, og som gerne skal forebygges. Teknik- og Miljøforvaltningen fulgte arbejdet et godt stykke ad vejen, men trak sig så, da politiet markerede en stejl holdning.

Lokaludvalgets principper for trafiksanering i Skt. Kjelds Kvarter

- Trafikvejene skal indrettes, så der opnås et trafikalt roligt boligkvarter uden megen gennemkørende trafik. Det skal kunne lade sig gøre.

Lokaludvalgets forslag

- Samarbejdet mellem beoerrepræsentanter, Østerbro Lokaludvalg, Politiet og Københavns Kommune bør genoptages med det sigte at tilrettelægge trafikstrukturen, så de væsentlige trafikale gener forsvinder.
- Cykelstien Svanemøllerutens etape 3 og 4 fra Svanemøllen Station til Hans Knudsens Plads bør etableres hurtigst muligt. Linjeføringen bør lægges, så der bliver færrest mulige krydsninger med biltrafik, og bør derfor føres langs den nordlige side af Borgervænget, hvor en eksisterende gangsti løber i dag.



DETAILHANDLEN PÅ ØSTERBROS TO STORE BUTIKSGADER

Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Østerbroliv og Fremkommelighed.

Formål

Lokaludvalget har tidligere uden held søgt at engagere butikkerne i bydelens udvikling. Østerbro Handelsforening har været nedlagt, men er nu vendt styrket tilbage. Lokaludvalget har derfor valgt at gennemføre en større analyse af detailhandlen sammen med handelsforeningen. Analysen skal styrke butiksdriften og det byliv, der hænger tæt sammen med handelsmiljøerne.

Beskrivelse

Østerbrogade og Nordre Frihavsgade er bydelscentrets to butiksstrøg. Handlen på Østerbro klarer sig relativt godt set i forhold til udviklingen i de fleste andre bydeles bydelscentre. Men der står hele tiden butikker tomme, og de er tomme for længe. Desuden mærkes konkurrencen mellem kapitalkæderne og enkeltmands-butikkerne, som desuden tynges af de nu frie butikstider. Lokaludvalget vil gerne stimulere butikkerne til at tænke mere fælles og tænke på mulige udviklingsperspektiver, der også indbefatter handlens rolle i udviklingen af gode handelsvilkår for borgere og kunder.

Foto: Thomas Vilhelm



Lokaludvalgets principper for udvikling af Østerbros handelsliv

- Handelslivet fremmes bedst muligt ved at se på fælles løsninger på tværs af hver enkelt butiksindehavers behov.
- En kerneværdi i udviklingen er dialog mellem butikker indbyrdes og mellem butikker, lokaludvalg og myndigheder.
- Lokaludvalget samarbejder med handelsforeningen og inddrager alle relevante og interesserede parter.

Lokaludvalgets forslag

- Lokaludvalget og handelsforeningen vil samarbejde med en byplankonsulent. Konsulenten skal med sine særlige danske og udenlandske erfaringer og viden hjælpe med at fremme forståelsen for butiksdriftens afhængighed af kundegrundlag, af kunders holdninger til butiksmiljøet, til butiksudvalget og til de sociale møder, der skal have plads i butiksgaderne.
- Der vil blive arbejdet med kundeinterviews, interviews med butikker, korte besøg i samtlige butikker og kortlægning af butikprofler. Desuden tænker lokaludvalget at inddrage bydelens meget store borgerpanel. Den samlede analyse illustreres i en rapport, og der afholdes et tidligt morgen-debatmøde med butikkerne.

Strategiske retningslinjer for brug af puljemidler

Et af de værktøjer, lokaludvalget har for at kunne understøtte udviklingen af bydelen, er puljemidlerne. Alle lokaludvalg har af Borgerrepræsentationen fået udlagt puljemidler til selvstændig varetagelse. Østerbro Lokaludvalg sætter gennem puljemidlerne både egne initiativer i gang og støtter eksterne ansøgninger om lokale aktiviteter. Fælles er, at der skal være en lokal forankring, og at initiativet skal være til gavn for et bredt udsnit af bydelens borgere.

Den største del af puljemidlerne uddeles direkte til borgerne gennem lokaludvalgets puljer, og hvert år modtager lokaludvalget mange gode, sjove og skæve ansøgninger fra eksterne ansøgere. For at skabe bedre gennemsigtighed for ansøgerne, at lette sagsbehandlingen og sikre en ligelig forvaltning har lokaludvalget valgt en række principper, der er samlet i "Retningslinjer for Østerbropuljen". Der bliver særligt lagt vægt på følgende:

- At der fremgår frivillighed eller medfinansiering.
- At der primært er tale om igangsætning af en inspirerende, og gerne ny aktivitet i lokalområdet.
- At der indgår lokale samarbejdsparter.
- At aktiviteten henvender sig til bredest mulige målgrupper og hjælper til at skabe dialog og netværk imellem bydelens borgere, brugere og institutioner, gerne på tværs af alder, etnicitet og køn.
- At aktiviteten åbner flere og nye muligheder for kultur, sport og fritidsliv – gerne på tværs af de kreative miljøer.

Lokaludvalgets puljemidler styrker arbejdet med at udvikle en fælles Østerbroidentitet ved at stimulere, understøtte eller igangsætte lokale initiativer, der berører relevante emner for bydelen. Dette kommer til udtryk, når lokaludvalget selv står for større tilbagevendende arrangementer, som Østerbroweekend i Fælled-

parken, der er med til at skabe netværk og dialog mellem borgere, foreninger, offentlige og frivillige tilbud, og ved ad hoc-prægede samarbejder om fx borgerdialogarrangementer. Lokaludvalget ser gerne, at der sker en spredning af puljemidlerne til flere forskellige målgrupper og gerne i hele bydelen – både til store og til helt lokale projekter.

Gennem puljemidlerne er der god mulighed for at skabe engagement og ejerskab for østerbroerne ved involvering i et fællesskab omkring udvikling af bydelen på mange forskellige planer – også gennem bydelsplanen.

Puljemidlerne skal også bidrage til at virkeliggøre bydelsplanen, hvor lokaludvalget bl.a. tænker at oprette mindre delpuljer til aktiviteter, der understøtter bydelsplanens temaer og indsatsområder.

Tilkendegivelser fra forvaltningerne i Københavns Kommune

Lokaludvalgenes bydelsplaner har været i forvaltningshøring i kommunens syv forvaltninger. Formålet med bydelsplanerne er, at de både skal være et visionspapir for det enkelte lokaludvalg og en måde at omsætte centralt besluttede politikker og målsætninger fra Københavns Borgerrepræsentation til virkelighed. Samtidig skal bydelsplanerne være en mulighed for Borgerrepræsentationen og kommunens forvaltninger til at få inspiration fra bydelene til overordnede politikker og konkrete løsninger. Forvaltningernes høringssvar skal understøtte dette. Høringssvarene har derfor fokus på at påpege de ideer og tanker, som forvaltningerne finder interessante og evt. oplagte at arbejde videre med, samt på at påpege, hvis bydelsplanerne indeholder forslag, der strider mod kommunens centralt besluttede politikker og målsætninger. Forvaltningerne har ikke kvalificeret økonomi i projektforslag medmindre andet konkret fremgår.

Forvaltningernes høringssvar giver en vurdering af:

- Nye ideer / forslag der i høj grad understøtter vedtagne planer og politikker, som forvaltningen derfor vil arbejde videre med.
- Visioner/ forslag der allerede arbejdes på i forvaltningen, og som naturligt indpasses heri.
- Stillingtagen i øvrigt til forslag og ideer i bydelsplanerne.
- Desuden påpeges hvis ideer/ ønsker er i modstrid med politikker og planer, der er vedtaget i Borgerrepræsentationen.

Flere forvaltninger har en række generelle bemærkninger til bydelsplanerne. De generelle bemærkninger fra forvaltningerne er samlet i et særskilt notat, der vedlægges som bilag til indstillingen til Borgerrepræsentationen den 12. okt. 2017 med godkendelse af bydelsplanerne. De konkrete høringssvar fra forvaltningerne til de enkelte bydelsplaner er indarbejdet i nedenstående kapitel.

HØRINGSSVAR FRA ØKONOMIFORVALTNINGEN

Økonomiforvaltningen finder det positivt, at bydelsplanen kan understøtte arbejdet med Kommuneplanen – og omvendt – blandt andet i arbejdet med: At skabe en sammenhængende by, at indtænke plads til kultur og idræt i Nordhavn samt at få flere københavnere til at benytte sig af offentlig transport og cykel.

Generelt skal det bemærkes, at normative bemærkninger i bydelsplanen om bebyggelsesprocent, bygningshøjder med videre er udtryk for lokaludvalgets egen holdning.

I afsnittet om Nordhavnskvarteret skriver lokaludvalget, at der i området skabes et rigmandskvarter. Økonomiforvaltningen bemærker, at der fremadrettet kommer omkring 20 pct. almene boliger i Nordhavn, hvilket svarer til målsætningen i Kommuneplan 2015 og niveauet på byniveau i dag.

I afsnittet om Svanemøllekvarteret omtales Østre Gasværksgrunden som giftig. I forbindelse med udviklingen af arealet til blandt andet boligformål og skøjtehal foretages de rette afværgeforanstaltninger, således at området følger gældende regler.

Økonomiforvaltningen noterer lokaludvalgets kritik af sidste proces med de tidligere bydelsplaner, men bemærker samtidig, at en opgørelse som lokaludvalget ifm. evalueringen af sidste runde bydelsplaner har taget til efterretning, viser, at en del af forslagene fra bydelsplanen er enten helt eller delvist realiseret.

Til ønsket om lukning af den nordlige del af Øster Søgade bemærker Økonomiforvaltningen, at gaden i dag er bydelsgade i Kommuneplan 2015. Bydelsgaderne skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken inden for de enkelte bydele. Gennemkørende biltrafik skal søges minimeret gennem trafiksaneringer i form af for eksempel busprioritering og busgader. Bustrafikkens og cykeltrafikkens fremkommelighed prioriteres højere end biltrafikkens.

Økonomiforvaltningen bemærker, at lokaludvalgets ønske om flytning af Arrivas busholdeplads er på privat areal, hvilket kommunen ikke kan regulere.

Økonomiforvaltningen bemærker til lokaludvalgets holdning til By & Havn, at selskabet, jævnfør Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S, agerer på forretningsmæssige vilkår, og at den generelle udvikling i byudviklingsområderne sker på lige vilkår.

Økonomiforvaltningen bemærker i forbindelse med lokaludvalgets bemærkninger om partikelforureningen fra Movias busser, at partikelforureningen fra Movias busser allerede er nedbragt meget og med beslutningen om elbusser helt fjernes i løbet af en overskuelig årrække.

Økonomiforvaltningen tager til efterretning, at lokaludvalget ønsker øget fokus på luft- og partikelforureningen fra krydstogtskibe, og Økonomiforvaltningen indgår allerede i et samarbejde med de relevante parter om mulighederne for etablering af et landstrømanlæg til krydstogtskibe i Nordhavn.

Lokaludvalget foreslår at skabe en plads ved Trianglen. I forbindelse med åbningen af Cityringen, vil busnettet blive tilpasset det nye metronet. Indtil det nye busnet er vedtaget, er det ikke muligt at klarlægge om skrågaden på trianglen er nødvendig for afviklingen af busstrafikken. Økonomiforvaltningen tager forslaget til efterretning i det videre arbejde med busnettet.

HØRINGSSVAR FRA TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Bydelsplanens vision om at udvikle Østerbro som en grøn bydel med sammenhængskraft ligger i forlængelse af centrale politikker og strategier for udvikling af Københavns Kommune som en grøn og rekreativ by. Det gælder eksempelvis den netop vedtagne Arkitekturpolitik samt Strategi for bynatur og Københavns Kommunes skybrudsplan.

Bydelsplanens mål og flere af de foreslåede initiativer finder støtte i Teknik- og Miljøforvaltningens aktuelle arbejde, mens andre kan indgå som idégrundlag i fremtidige samarbejder blandt andet i forbindelse med implementering af skybrudsplanens projekter og klimatilpasning.

Bydelsplanens beskrivelse af bydelens forskellige kvarterer kan evt. uddybes med henvisning til Teknik- og Miljøforvaltningens værktøj 'Københavns hovedtræk og ti unikke bydele', jævnfør henvisningen i Teknik- og Miljøforvaltningens generelle bemærkninger.

Forsvaret har accepteret en stiforbindelse over Svanemøllens Kaserne. Der arbejdes på at indgå en aftale om stiforbindelsens etablering.

Det fremgår af afsnittet Grønne løsninger og klima: "Ved skybrudssikring dækker HOFOR og Københavns Kommune omkostningerne for de skybrudsløsninger, der laves på

og under gaderne". Teknik- og Miljøforvaltningen kan oplyse, at den del af løsningerne, der omhandler håndtering af vand (den hydrauliske funktion) på vejene, kan finansieres over vandtaksterne, imens midlerne til byrumsforbedringerne skal findes løbende over det kommunale budget. HOFOR finansierer alle tunnel- og kloakløsninger, herunder omkostningen til at føre afkoblet vand fra skel til skybrudssystemet (over spildevandstakten). Den samlede løsning forudsætter desuden, at private investerer i højvandslukkere med videre.

HØRINGSSVAR FRA KULTUR- OG FRITIDSFORVALTNINGEN

Det bemærkes, at støtte til foreningslivet ikke er nævnt i lokaludvalgets strategiske retningslinjer for brug af puljemidler. Foreningslivet er et fokus i Kultur- og Fritidspolitikken, og forvaltningen går gerne i dialog med lokaludvalget om eventuelle samarbejder herom.

HØRINGSSVAR FRA BØRNE- OG UNGDOMSFORVALTNINGEN

Et vigtigt indsatsområde fremlagt i bydelsplanen er indsatsen for at imødekomme de unge på Østerbros mangel på uformelle steder at opholde sig og facilitere møder på tværs af interessefællesskaber. Hertil fremhæver bydelsplanen også en indsats for en øget inddragelse af unge. Børne- og Ungdomsforvaltningen bemærker hertil, at der i forbindelse med igangværende anlægsprojekter på skole- og dagtilbudsområdet også anlægges udearealer, som udenfor åbningstiden kan fungere som lokale mødesteder. Udearealer på Børne- og Ungdomsforvaltningens område er som udgangspunkt offentligt tilgængeligt.

Børne- og Ungdomsforvaltningen bakker yderligere op omkring indsatsen for en øget inddragelse af unge. Forvaltningen besluttede i november 2016 at bruge 500.000 kr. årligt på, at Københavns unge kan få deres eget Ungeråd. Ideen bag Ungerådet er at sikre, at politikerne ved, hvad de unge ønsker og tager imod deres råd på områder, som berører de unge. Det første valg af medlemmer til Ungerådet er planlagt til at finde sted i efteråret 2017.

HØRINGSSVAR FRA SUNDHEDS- OG OMSORGSFORVALTNINGEN

Ingen specifikke bemærkninger til Østerbro Lokaludvalgs bydelsplan.

HØRINGSSVAR FRA SOCIALFORVALTNINGEN

Socialforvaltningen ser positivt på lokaludvalgets vision om at sikre social sammenhængskraft. Der er blandt andet fokus på at udvikle brugen af frivillighed og netværk i forhold til udsatte borgere. Det er også positivt, at der er fokus på at inkludere udsatte familier i fritidslivet via Fritidsguideordningen.

Socialforvaltningen ser positivt på lokaludvalgets opmærksomhed på at skabe et kvarter med diversitet i beboersammensætningen i udviklingen af Nordhavnskvarteret. Socialforvaltningen anbefaler, at det er et princip, der arbejdes kontinuerligt med i udviklingen af Nordhavnskvarteret. Forvaltningen gør opmærksom på, at Socialforvaltningen p.t. opfører to mindre bofællesskaber til henholdsvis unge med handicap og sindslidelse i Nordhavn, og forvaltningen har indmeldt behov for yderligere grunde i forbindelse med udviklingen af Levantkaj.

HØRINGSSVAR FRA BESKÆFTIGELSE- OG INTEGRATIONSFORVALTNINGEN

Ingen specifikke bemærkninger til Østerbro Lokaludvalgs bydelsplan.

KØBENHAVNS KOMMUNE

ØSTERBRO LOKALUDVALG

2017