

1 Tema: Byplan, Miljø og Teknik

2 Østerbro er en bydel i rivende udvikling. Der er store byggeprojekter i gang især i Nordhavn, hvilket vil øge
3 både indbyggertallet og antal arbejdspladser med op mod 50%. Da adgangen til Nordhavn er relativt
4 begrænset, vil det give stigende trafikale udfordringer i takt med udbygningen. Nye trafikknudepunkter vil
5 opstå, og byrummene og disses faciliteter vil blive præget af de mange flere borgere. Gennem
6 Lokaludvalgets arbejde, og underbygget af diverse borgerinddragelsesaktiviteter, har vi for dette tema i
7 bydelsplanperioden udvalgt 4 indsatsområder, som ligger lokaludvalget og østerbroerne stærkt på sinde.

8 **Tanken** bag disse indsatsområder er, at vi ønsker os en mere grøn og bæredygtig bydel, end vi har nu.
9 Biodiversiteten skal også øges såvel i byrummet som i boligerne. Og så ønsker vi os en mere tryk,
10 trafiksikker og fremkommelig bydel. Endelig lægger vi vægt på at få flere bylivsåbne rum i gadeplanet.
11 Affaldsproblemerne skal reduceres gennem øget genbrug, retursystemer og opsamlingsmetoder.

12 Vi vil arbejde os fremad mod disse mål dels gennem lokaludvalgets løbende arbejde med høringer,
13 samarbejde med forvaltninger, politikere, foreninger og miljøpunkt, og dels gennem fagudvalgenes
14 konkrete projekter. Vi har som udgangspunkt defineret 12 projekter indenfor temaet Byplan, miljø og
15 teknik, som vi vil arbejde på og årligt følge op på, at de rettidigt bringer os i retning af målene.

16 I forrige bydelsplan havde vi 9 konkrete projekter) hvoraf to (Strandboulevarden og Ndr. Frihavnsgade) er
17 under gennemførelse, ét er droppet (Svanemøllen kaserne), og ét har overvintret (Østerbrogade). De sidste
18 5 lever endnu, enten i andre rammer, eller som delvist gennemført (Indiakaj cykelsti)

19 **Indsatsområde 1: Klima, Natur, Miljø.**

20 Målet er, at byrum indrettes mindre klimabelastende og mere biodiverst. Det skal ske via mere grønt, og på
21 en sådan måde, at regnvand holdes tilbage og udnyttes bedre, bl.a. på P-pladser og flade tage. Vi vil have
22 fokus på øget støjdemping og bæredygtighed i materialevalg ved nybyggeri og idrætsanlæg, og vi vil
23 understøtte at der etableres lokale energifællesskaber til gavn for miljø, og sikkerhed.

24 Vi vil bidrage til at mængden af affald reduceres og også mindske mængden af uhåndteret og usorteret
25 **affald** via genbrug af emballage og returordninger til butikkerne, også for plast, pap og metal. Gennem
26 inddragelse af østerbroerne ved vi, at der i stor udstrækning efterspørges løsninger. Affaldsgruppen i
27 Miljøpunkt Østerbro er involveret. Kommunen har allerede en række initiativer, som der skal koordineres
28 med, og vi læner os op ad kommunens strategi og konkrete løsninger, men vi vil løbende udfordre dem og
29 søge lokale forbedringer – sandsynligvis også i form af konkrete projekter senere i bydelsplanperioden.

30 **De konkrete projekter**

31 **Mindre energi fællesskaber:** Visionen er at fremme den grønne omstilling, øge forsyningsikkerheden og
32 billiggøre energien gennem lokale anlæg af fx solceller og små vindmøller på tage samt varmepumper m.v.
33 Ide om batterilagring fx ved etablering af en indsø, hvor vand pumpes ud når strøm er billig og ledes tilbage
34 via el-generatorer.

35 Projektet går ud på at opbygge viden gennem netværk og støtte lokale projekter. Viden og erfaringer skal
36 formidles fx gennem Miljøpunktets hjemmeside. Vi vil etablere et energibrugerforum, hvor boligforeninger
37 og leverandører af el og varme deler viden og løsninger. Beskrivelsen omfatter kilde til konkret løsning,
38 benyttede produkter, håndværkere, udigningsmetode/batteriordning, tilskudsordninger, økonomi og
39 business case. Vi skal desuden sikre samarbejde med en nyetableret kommunal vejledende enhed med
40 tilhørende støtteordning. Fx [Byfornysespuljer](#) | [Byfornysespuljer \(kk.dk\)](#)

41 Der er 2 anlæg til energiforsyning på Østerbro. Svanemølleværket (Ørsted) og Østre Elektricitetsværk ved
42 Trianglen (HOFOR). For begge anlægs vedkommende skal dørene åbnes, og der skal inviteres indenfor til, at
43 borgerne kan være med til at bestemme, hvad anlæggene skal bruges til. Det skal undersøges, i hvilket
44 omfang distributionsforsyningselskaberne kan begynde at købe ydelser fra borgere, ejendomme og
45 virksomheder i lokalområderne dvs. udvide forståelsen af udnyttelse af fx overskudsvarme.

46 **Rullegræs skal erstatte kunstgræsbaner.** Vi ønsker kunstgræsbaner afskaffet på Østerbro. Det vil kræve en
47 politisk kovending og intensivt lobbyarbejde - også over for klubberne. Forinden arbejdes med konceptet i
48 form af proces og økonomi for udskiftning og etablering.

49 Kunstgræsbaner øger kapaciteten af fodboldbaner sammenlignet med sået græs. Men sået græs er
50 gammeldags teknik. I dag bør vi benytte rullegræs, der ganske ligesom kunstgræs kan ruller på banerne.
51 Ved anvendelse af rullegræs behøver vi ikke vente på, at græsset skal gro.

52 Det er belysning, der giver muligheden for udnyttelse af fodboldbaner i vinterhalvåret. Hvis belysning rettes
53 mod hele anlægget, og der lægges rullegræs, så vil kapaciteten kunne udvides. Baner kan vendes og drejes,
54 skifte størrelse og anvendes til andet end fodbold.

55 Kunstgræsbaner forurener voldsomt. De 7 kunstgræsbaner på Østerbro forurener med op til 35 ton farligt
56 affald/mikroplast om året. Denne forurening kan stoppes med rullegræs samtidigt med, at kapaciteten af
57 fodboldbaner udvides ved en bedre indretning og udnyttelse

58 **Indsatsområde 2: Byrum**

59 Borgerpanelundersøgelsen, vi udførte som en del af denne bydelsplan, viste, at byrum havde næsthøjest
60 prioritet som indsatsområde, og at næsten hver tredje deltager i undersøgelsen pegede på Trianglen som
61 et vigtigt projekt.

62 De konkrete projekter:

63 **Den gode plads på Østerbro:** Vores ambition er at identificere kendetegnene og beskrive, hvad der skal
64 være og ikke være i et større sammenhængende Østerbro-sk byrum for at få det til at fremstå som et
65 attraktivt sted at bo, krydse, tiltrække, mødes og opholde sig. Beskrivelsen skal bruges til gradvist at
66 forbedre vores eksisterende pladser.

67 Vi starter med kendetegnene ved den gode plads, hvad virker, og hvad mangler. Det gøres med interviews
68 på pladsen – spørgeskema, og med analyser og tal. Herefter er det tanken at tage fat i en plads og få den
69 opgraderet.

70 Metoden er at lytte til brugerne, lære af eksperter, udfærdige et katalog med kriterier og afprøve det på en
71 håndfuld pladser. Det skal ske iterativt i bydelsplanperioden, så vi starter med én plads og ét spørgeskema
72 over goder og mangler – og så forbedrer vi på baggrund af det, vi lærer.

73 Resultat af spørgsmål til borgerne søges udbygget med egne analyser over diverse mønstre i trafik, ophold,
74 adfærd, samt hos eksperter. Vi tager fat på Trianglen, Poul Henningsens Plads, og Hans Knudsens plads. Vi
75 har et gennemarbejdet oplæg vedr. Trianglen og skitse til P. H.'s plads som vi tager udgangspunkt i. Vi
76 starter med kaffevognsmøder i byrummet og frivillig arbejdskraft i 2023. Når emnet er modnet søges
77 budgetnotat i BR til foranalyse på plan for en af pladserne. Delfinansiering via fonde kan indgå.

78 **Løgstørgade for alle:** Et projekt som giver plads til legende børn fra Randersgade skole ved at skabe et 8 m
79 bredt fortov. Projektet kræver ensretning af gaden, nedlæggelse af et større antal P-pladser. Projektet er
80 forankret i fagudvalget for B&U.

81 **Indsatsområde 3: Trafik.**

82 Borgerpanelundersøgelsen viser en stor efterspørgsel på forbedring af trafikforholdene. Vi ønsker os en
83 meget mere tryk, trafiksikker og fremkommelig bydel. Det handler også om nedsatte hastighedsgrænser og
84 kontrol med dem. Det er målet, at især ældre og svagseende kan færdes trygt på fortove og ikke falder
85 over fortovscafeernes stole eller væltede cykler. Det handler også om sikre skoleveje. Det oplevede
86 altdominerende problem inden for dette tema er dog parkeringsforholdene. Der er for mange biler ift. P-
87 pladser, understøttet af at der i mange områder er udstedt over 110% P-licenser, hvilket fører til spildtid og
88 øget forurening fra borgere, som kører rundt i søgen efter en P-plads.

89 De konkrete projekter

90 **Trafikøer.** En trafikø er et afgrænset område, fx en bydel eller et brokvarter, der inddeles i zoner, hvor det
91 ikke er muligt at køre på tværs, men hvor det fortsat er muligt at køre til enhver adresse i bil.

92 Indenfor trafikøerne kan der efter behov og ønske arbejdes med grønne trafikveje, hvor det ikke er muligt
93 at køre mellem zonerne i trafikøen i fossildrevne biler. De grønne trafikveje består af en sluse et sted på
94 vejen, hvor elbiler, busser i rute, cykler og gående kan passere uhindret. De grønne trafikveje skaber
95 genveje for nulemissionskøretøjer, og kan på den måde øge incitamentet til at vælge et
96 nulemissionskøretøj ved skift af bil.

97 Trafikøen vil således hindre gennemkørende biltrafik og tung trafik og understøtte cykling, gang, kollektiv
98 trafik og elbiler.

99 Trafikøen kan anlægges med permanente eller med midlertidige foranstaltninger. Forvaltningen har
100 vurderet, at prisen er ca. den samme. Vurderingen er foretaget med udgangspunkt i erfaringerne fra
101 projektet Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

102 Fordelen ved midlertidige foranstaltninger er, at de er justerbare og let kan fjernes. Ulempen er, at de er
103 dyrere i drift og vedligehold, samt at de skal finansieres igen, hvis det ønskes at lave løsninger
104 permanente. Alternativt skal de midlertidige foranstaltninger fjernes igen, hvilket også koster penge.

105 Fordelen ved permanente fysiske ombygninger er, at det giver bedre byrum, og at de er billigere i drift, når
106 de er etableret. Ulempen er, at fleksibilitet i forhold til ændringer og justeringer er begrænset eller kræver
107 en ny fysisk opbygning.

108 I udviklingen af den konkrete plan vil det blive vurderet, om det anbefales at gøre dele af
109 foranstaltningerne midlertidige med henblik på nemt at kunne justere og forbedre.

110 Et trafikø forventes ikke at have konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser

111

112 **Nygårdsvej:** Vi har et konkret projekt med at gøre skolevejen mere sikker ved at ensrette vejen med max 30
113 km og anlægge cykelsti i den ene vejside. Der har været politisk opbakning i TMU i 2021, men der er endnu
114 ikke afsat budget til anlæg.

115 Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade er en ca. 500 meter lang bydelsgade med en trafik på
116 1.900 biler og 2.400 cyklister i døgnet. Nygårdsvej er en central skolevej til skolerne i området, og der er en
117 del gennemkørende trafik samt varekørsel til butikker i gaden. I Budget 2020 blev der afsat midler til en
118 foranalyse af forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej. Foranalysen fra TMF blev forelagt Teknik- og

- 119 Miljøudvalget 15. marts 2021, og udvalget besluttede, at ensretning af Nygårdsvej med anlæg af
120 modstrømscykelsti etableres som løsning, såfremt der afsættes finansiering i kommende
121 budgetforhandlinger.
- 122 Nygårdsvej har et meget smalt vejprofil med kombineret længde- og skråparkering i begge sider af vejen
123 med en høj belægningsprocent på 77 %-101 %. Den højeste belægning er i aften- og nattetimerne. Der er
124 ingen cykelfaciliteter på vejen, og der er dårlige oversigtsforhold, som gør det utrygt for cyklister. Der er de
125 seneste fem år registreret ti ulykker på vejen, hvoraf fem har involveret cyklister, og syv ulykker er sket i
126 forbindelse med parkering.
- 127 Nygårdsvej ensrettes i retning fra Østerbrogade til Vennemindevej, og cyklister og biler deles om
128 kørebanen. Desuden anlægges en modstrømscykelsti på 2 meter, så det er muligt at cykle i begge
129 retninger.
- 130 Der anlægges hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump, og i alle kryds laves en hævet flade
131 for at nedsætte hastigheden og forbedre oversigtsforholdene. I dag er hastighedsgrænsen 40 km/t på den
132 østlige del af Nygårdsvej, mens der er anbefalet (blå tavle) 30 km/t på den vestlige del af Nygårdsvej. Med
133 dette projekt bliver hele gaden anbefalet 30 km/t.
- 134 For at få plads til den nye cykelsti, er det nødvendigt at fjerne parkeringen i den ene side af vejen. Da vejen
135 ensrettes, er det muligt at anlægge kombineret længde- og skråparkering i den anden side af vejen.
136
- 137 **Østerbrogade N.** Vi har et projekt fra 2010, som er gennembearbejdet og som vi har kæmpet for. Projektet
138 er endnu mere relevant nu, hvor resten af Østerbrogade er rettet op. Planen blev beskrevet i forrige
139 bydelsplan, men ikke gennemført, hvorfor politisk bearbejde bliver nødvendigt.
- 140 Østerbrogade er Østerbros puls. Det er en livlig handlegade, men bylivet har ikke lige gode vilkår over alt i
141 gaden. Gaden er tæt trafikeret og svær og usikker at passere mange steder – især for børn og ældre
142 borgere. Fortove og cykelstier er nogle steder for smalle, og der er generelt for lidt plads til at rumme både
143 fodgængere, parkerede cykler og barnevogne, butiksudstillinger og udendørs servering. Samtidig kan
144 busdriften forbedres i dele af gadens forløb.
- 145 Østerbro Lokaludvalgs projekt om Østerbrogade vil fredeliggøre og begrønne gaden. Den motoriserede
146 trafik begrænses, så cyklister, fodgængere og bilister fremover færdes på mere lige og sikre vilkår, og så
147 betingelserne for handels- og caféliv forbedres.
- 148 Omdannelsen til miljøprioriteret handlegade rækker fra Svanemøllen Station i nord til krydset efter
149 Østerport Station, hvor Dag Hammerskjølds Allé møder Grønningen. Omdannelsen sker i faser.
150 Lokaludvalget ser den nordlige del af Østerbrogade som den del af strækningen, der har det mest aktuelle
151 behov for forbedringer. Det er den del, Københavns Kommune har udarbejdet et sikkerhedsprojekt for.
- 152 Med lokaludvalgets projekt, vil Østerbrogade fortsat være Østerbros puls – blot i en form hvor udeliv og
153 aktivitet opnår langt bedre vilkår. Samlet set løser projektet en lang række udfordringer.
154
- 155 **Parkering:** Østerbro er præget af for få P-pladser ift. efterspørgslen. Megen tid spildes på at lede, og
156 unødvendig CO² udledes. I borgerpanelet ønsker et stort flertal flere P-pladser, og i kommentarerne er
157 parkering og ufremkommelighed et meget stort problem.
- 158 Vores vision er at opnå en væsentlig bedre balance for især borgere og erhvervsliv på Østerbro.
- 159 Bedre balance mellem behov og pladser mindsker spildtiden på at lede og reducerer forurening og CO₂
160 udledning.

- 161 Midlerne kan også være færre licenser pr. husstand, flere P-pladser i kældre og P-huse, mere fleksibel
162 udnyttelse af de mange arbejdspladsrelaterede P-pladser om natten og i weekend. Kommunen har afsat
163 midler til at leje sådanne tidsbegrænsede P-pladser, og vi har indleveret en længere liste med konkrete
164 forslag.
- 165 Begunstigelse af beboerparkering ift. pendlertrafik er en oplagt løsning på problemerne. Prisstrukturen
166 for licenser kan også være en parameter. Dog anser vi det urealistisk at etablere flere pladser på
167 gadeplanet. Der bør kræves flere kælderpladser heraf en del med lademulighed ifm. nybyggeri.
- 168 Et oplagt alternativ er flere delebiler. Der er endnu begrænset interesse for delebiler, men potentialet er
169 stort. Vi kan bakke op om de forskellige ordninger, der findes på markedet. Et konkret udgangspunkt kan
170 være en analyse og beskrivelse af fordele og ulemper, så vi hjælper folk til rigtigt valg ift. deres behov.
- 171 Vores mål er, at udbud og behov for parkering er i balance. Altså at der er et udbud på 100% ift.
172 beboerlicenser, og andre typer behov. Aktuelt er der udstedt 110% licenser ift. antal pladser. Vi har behov
173 for et bedre statistisk grundlag bag disse tal, før vi sætter reelle mål op, fx hvor mange delebiler er der på
174 Østerbro opdelt i typer med faste pladser og fri parkering og antal kælder- og P-hus pladser per kvarter.
175 Vores mål er ikke at en bedre balance leder til endnu flere private bilejerskaber, men at give de
176 delebilsordninger, som benytter alm. P-pladser, bedre betingelser.
- 177 Flere gader/områder på Østerbro har ikke delebilsparkering i umiddelbar nærhed. (indenfor 100 – 200
178 meter)
- 179 Vi opfordrer delebilfirmaerne til at ansøge om flere delebilspadser, både i udvalgte gader, på
180 virksomheders parkeringspladser og i boligforeningers parkeringskældre/pladser, når behovet opstår.
- 181 Tættere opfølgning på ulovligt parkerede biler på delebilspadser skal der også til.
- 182
- 183 **Sikre Skoleveje**, laves sammen med fagudvalg børn og unge, så skal koordineres med dem som tovholder.
- 184
- 185 **Indsatsområde 4: Nordhavn**
- 186 Nordhavn er det største udviklingsprojekt i nyere tid på Østerbro. Boliger til 40.000 indbyggere og 40.000
187 arbejdspladser er visionen for 2050. I 2022 mangler 80-90% stadig at blive planlagt eller bygget, inkl.
188 institutioner, parker, idrætsfaciliteter, infrastruktur m.v. Der er lavet masterplan for Indre Nordhavn (Cobe
189 2008), mens strukturplanen for ydre Nordhavn er i proces. Tilsvarende for de enkelte kvarterers
190 lokalplaner. Det er essentielt for Lokaludvalget, at der rettes op på mange af de skævheder, som har
191 præget den første del af udviklingen, og at de gode læringspunkter bæres videre.
- 192 De konkrete projekter
- 193 **Visionsplanen Nordhavn:** Ny strukturplan forventes klar i 2023. Vores vision er, at der bygges på de gode
194 erfaringer fra første del, og rettes op på de åbenlyse fejl og mangler. Fx for tæt bebyggelse, for lidt grønt,
195 manglende reel borgerindflydelse og ikke mindst manglende kultur-, sports- og fritidsaktiviteter. Vi
196 forventer, at der anlægges en ø, der skal kunne indeholde badefaciliteter (ved siden af naturparken). Der
197 kan ikke bygges ovenpå Nordhavstunnelen, (kun på vestsiden ud mod Svanemøllebugten), så det er
198 oplagt, at der bygges boldbaner ovenpå.
- 199 Det er en styrke, at en del gamle frihavnsbygninger er bevaret helt eller delvist. Det bliver mindre og
200 mindre muligt efterhånden som nyopfyldte arealer tages i anvendelse. Arkitektonisk skal der tænkes i nye

- 201 identiteter, så ensformigheden modarbejdes. Det er også en styrke, at Nordhavn er tænkt ind som et bidrag
202 til Københavns Stormflodssikring. Vigtigt at dette gøres færdigt så hurtigt som muligt.
- 203 I Århusgadekvarteret er der modsat i Ørestaden fra starten indtænkt cafeer og mindre butikker til fremme
204 af bylivet. Denne målsætning er vigtig, men er fraværende i fx. Svanemølleholm.
- 205 Til gengæld var infrastrukturen - modsat i Ørestaden - ikke indtænkt fra starten. Vejnettet er overbelastet,
206 og der mangler offentlige forbindelser. Det skal på plads før yderligere udbygning.
- 207 Der skal rettes op på manglende sports- og fritidsfaciliteter. Disse skal placeres i nærheden af skoler eller
208 boliger. Målet må være, at standarderne i Nordhavn bliver bedre end i København. *Her skal vi have nogle*
209 *data ind.* Der tænkes i fodboldbaner og lign. på taget af skoler, oven på Nordhavnstunnellen, der ikke tåler
210 bebyggelse - eller lign.
- 211 Bæredygtighed har været indtænkt i meget af det hidtidige byggeri, men der er plads til fortsatte
212 forbedringer, ikke mindst på energiområdet. LU lægger vægt på lokale energifællesskaber, især på
213 solcelleområdet. Også affaldsområdet skal støtte målsætningerne.
- 214 Tætheden på Nordhavn opleves at være blevet for høj. 170% i byggegrad og alt for mange dispensationer
215 fra 24m i højde. LU vil jage et mål om at alle kan se træer eller vand, og at undtagelser for byggehøjde
216 begrundes meningsfuldt. Der skal inviteres til udeliv og nærvær. Naturskole, parker og begrønning af veje
217 er et par eksempler, som LU vil arbejde for at få med tidligt.
- 218 Boligernes fordeling på ejer-, lejer-, andels- og socialt byggeri har også været meget skæv i de første år til
219 fordel for ejerboligerne. Vi vil følge op på at skævhederne rettes op i kommende planer.
- 220 Parkering og fremkommelighed er misrøgtet. Noget skyldes konstant nybyggeri, men andet skyldes
221 bevidste hindringer. Attraktive alternativer til privatbilisme skal fremmes fra starten.
- 222 Borgerinddragelsen har været ikke eksisterende i den første fase, måske begrundet i det lave antal
223 indbyggere. By&Havn har ikke været seriøse i borgerinddragelsesprocessen. Det er essentielt for
224 lokaludvalget, at den videre udvikling - ikke mindst af kultur-, idræts- og fritidsaktiviteter - sker i tæt dialog
225 med lokale borgere og på en sådan måde, at der opnås reel indflydelse fra borgerne også børn og unge.
- 226 Lokaludvalget vil også lægge vægt på at udviklingen af Nordhavn sker i tæt samspil med resten af Østerbro.
227 Togbanen og Ring 2 er praktiske forhindringer for en naturlig integration mellem det gamle og det nye
228 Østerbro. Det kræver aktiv og bevidst indsats ikke at forværre denne tilstand. Vi mangler fortsat den
229 ønskede forbindelse over banen mellem Langeliniebroen og Århusgade.
- 230 Relativt mange ønsker i Borgerpanelet handler om tæthed og manglende grønt. *Flere data skal frem.*
- 231
- 232 **Naturskolen Nordhavn.** Handler om at få øget tilgang til den vilde Natur i Naturpark Nordhavn gennem
233 etablering af Naturskole i et samarbejde med flere institutioner med viden om området.
- 234 Lokaludvalgets undersøgelser har vist, at østerbroerne ønsker, at den nordlige del af Nordhavn bliver udlagt
235 til vild natur. Området skal give alle, familier og institutioner mulighed for at opleve naturen. En naturskole i
236 forbindelse med naturområdet skal fremme disse muligheder
- 237 Naturskolen skal benytte borgerinddragelsesprocesser på natur- og miljøområdet, f.eks i forbindelse med
238 biodiversitetsstrategien, og arbejdet med at skabe forståelse med TMF's plejetiltag og bygge bro mellem
239 forvaltere og benyttende borgere.
- 240 Et naturskoletilbud i Nordhavn vil være til gavn for hele byen, løfte muligheden for at tilbyde varierede og
241 lærerige skoledage til navnlig skolerne på Østerbro. Miljøpunkt Østerbro har gennem de seneste år

242 arrangeret mange meget velbesøgte ture til Nordhavntippen, f.eks. Spis din by om bynatur og ture sammen
243 med DOF, Danmarks ornitologiske forening. Området er et af de bedste fugleområder i København. Der er
244 registreret flere end 260 forskellige fuglearter.

245 Det kan forventes, at mange østerbroere får øje for og vil bruge det enestående naturområde, der vil opstå
246 omkranset af Øresund.

247 En Naturskole Nordhavn vil medvirke til at området bliver kendt og kan derudover bruges til alle former for
248 borgerinitiativ.

249 En gruppe under Nordhavns Naturvenner er nu i gang med at udarbejde et projekt for en 2-årig
250 forsøgsperiode. Målet er, at behovet for en Naturskole i Nordhavn indgår i budgetforhandlinger om
251 Københavns Budget 2024. Ønsket er, at forsøgsperioden sættes i gang hurtigst muligt.

252 **Begrønning af Kalkbrænderihavsgade.** Visionen er, at gaden, trods meget ringe sidearealer, fremstår
253 mere grøn og dermed understøtter hastighedsnedsættelsen til 50 km.
254

255 Kommunen har bevilget penge til forundersøgelse, som køres frem til april 2023 inkl borgerinddragelse.
256 Herefter forventes etapevis etablering, som vi kan understøtte til glæde for mange trafikanter langs vejen
257 og beboere i primært Nordhavn og Sdr. Frihavn.
258

259 **Naturpark Nordhavn.** Handler om at vi arbejder for at parken bliver overvejende vild natur med vægt på at
260 støtte aktiviteter som bruger vild natur, frem for pladskrævende ensidig idræt, som fodbold og lign.
261 Et konkret forslag fra ØLU/Naturvenner foreligger.

Commented [bj1]: Sæt i boks