

---

**From:** Ellen Engsted  
**Sent:** 14-01-2016 11:54:19  
**To:** Anne Christine Dahl-Hansen  
**Subject:** VS: Trafikgener i Sankt Kjelds Kvarter  
**Follow Up Flag:** Opfølgning  
**Flag Status:** Red  
**Attachments:** Trafikale geneelementer i Områdefornyelsens geografi.docx

---

**Emne:** Trafikgener i Sankt Kjelds Kvarter

Kære Torben Gleesborg og Jakob Bülow Find

Jeg har nu skrevet det trafiknotat om de trafikale gener i Områdefornyelsen Sankt Kjelds Kvarter, som blev udbedt som led i aftalen om, hvordan vi kommer videre med råd og vejledning om at fjerne de trafikale gener i det store kvarter. Notatet har været en runde hos repræsentanterne for deltagerkredsen og er rettet til efter de modtagne bemærkninger.

I ville hos FTM sammensætte en lille gruppe af medarbejdere, der normalt beskæftiger sig med et eller flere elementer i en sådan trafikal oversigt, og derpå holde et møde mellem gruppen og et par stykker fra Østerbro. Jeg forestiller mig, at det bliver tre personer: Næstformand i lokaludvalget Allan Marouf, adm. leder af Områdefornyelsen René Sommer Lindsay og jeg selv som formand for lokaludvalget. Måske dog også Mikael Wennerberg Johansen, der deltager i trafikovervejelserne og netop er trådt ind i styregruppen for Områdefornyelsen. Trafikarbejdet i kvarteret startede ved, at folk henvendte sig til Områdefornyelsen, som samlede sammen og overdrog kontakterne til lokaludvalget til udvikling og opfølgning. Områdefornyelsen har deltaget hele vejen.

Hovedtanken bag udviklingsbestrebelseerne har været - dels se generne i en større lokal sammenhæng – dels at ved at se tingene under et er det nemmere at se eventuelle alternative brugbare løsninger, vi måske ikke selv har tænkt på i kvarteret.

Som jeg skriver sidst i det vedhæftede notat er områdefornyelsens skybrudsprojekter med berøring til trafik i kvarteret ikke gennemgået, men bliver præsenteret inden eller på mødet.

Venlig hilsen - og godt nytår til alle  
Axel Thrige Laursen

## Trafikale gener i Sankt Kjelds Kvartererne

Lokaludvalget har sammen med Områdefornyelsen, et større antal trafikgrupper og i forløbet tilkommende repræsentanter for boligforeninger, kortlagt hvilke trafikale gener, kvarterernes beboere ønsker modgået. Det førte til et fælles "Genekort" og et fælles, antydningvist "Løsningskort", og det rejste spørgsmålene:

- Hvad kan ordnes som led i forvaltningens almene drift?
- Hvad skal forvaltningen søges mere formelt om?
- Hvad skal politikerne søges om?

Senest har jeg mailet med dir. Torben Gleesborg, TMF om at genåbne samarbejdet med kommunen på dette grundlag, og har fået tilsagn herom, mod at jeg beskriver de enkelte hovedelementer i det lokale genebillede – se nedenfor.

### Den store mængde gennemkørende biltrafik

Den gennemkørende biltrafik forløber

- 1) mellem Østerbrogade og Lyngbyvej ad Edvard Griegsgade, Bellmannsgade, Vognmandsmarken
- 2) mellem Haraldsgade ad Nygårdsvej til Østerbrogade
- 3) Fra Jagtvej til Lyngbyvej gennem et antal bolig-gader

Den lokale løsning er

- a) at nedlægge de bilgennemkørsler der ikke har med kvarteret at gøre - og
- b) at tænke en anden model for kvarterets egen trafikforsyning som øst-vestgående færdsel fra de omgivende gader og med Vennemindevej som kvarterets interne fordelingsgade.

ad 1) ved at lade Kildevældsparken udvide sig på tværs af Vognmandsmarken, som Områdefornyelsen ser det i projektet for grøn trafik- og klimaløsning for Bryggervangen, og at etablere bussluse på Vennemindevej mellem Vognmandsmarken og Kildevældsgade. Det er samtidig vigtigt at ændre antal vognbaner på Svanemøllebroen, så der bliver én enkelt indadgående vognbane og drejningssporet mod Borgervænget-Edvard Griegs Gade nedlægges.

I den sammenhæng er det vigtigt at vide, at Lejemålet Arriva's busplads for enden af Borgervængets østlige del er ved at udløbe og at borgerne i mange år har klaget over de ret store gener, som den intensive bustrafik til og fra denne busplads påfører de mange boliger.

[Skriv tekst]

På Arrivas busplads har flere interesser meldt sig:

- Drift Nords lille afdeling op mod Genbrugspladsen vil gerne have en vis udvidelse (eller bør de flytte?).
- Godt 50 % af Arrivas nuværende areal bør kunne bebygges med boliger med vestvendt trafikbetjening.
- Projektet Sti over Svanemøllen Kaserne, der planlægges som del af den kommende lokalplan for forsvarets bygningsmæssige kommende udvidelse på Svanemøllen Kaserne tænkes ført frem mod og over banen fra vestsiden af skolens boldplads og hen over Arrivas Busplads.
- Skolens nuværende boldbane tænkes i en fase 2 til kulturcenter og skole, som der nu er nedsat byggeudvalg for, anvendt til et bevægelseshus til kulturcenter og skole og der bliver derfor brug for en ny boldbane til skolen på Arrivas areal nord herfor op til banelinjen.
- Økohaverne har behov for en udvidelse nordpå op mod det forudsete boldbaneareal mod banen. Bl.a. vil stiforbindelsen tage nogle af de nuværende haver.

Et selvstændigt problem er Hans Knudsens Plads, dens kommende anvendelse (lokalt P-hus? Eller Parkareal?). Der er brug for en diskussion om de fordele og især uhensigtsmæssigheder, der knytter sig til Hans Knudsens Plads i dag og trafikken her omkring og videre.

Behovene og den samlede løsning vises i Lokaludvalgets og Områdefornyelsens pjece "Sti over Svanemøllen Kaserne", der kan ses på lokaludvalgets hjemmeside og findes i papirform. Dog er stien over Kasernen vist et forkert sted. Den skal som nævnt gå vest om nuværende boldbane og økohaver.

- ad 2) ved at ændre biltrafikken gennem Nygårdsvej fra Fanøgade eller Strynøgade til Østerbrogade.
- Et helt lokalt forslag er at ensrette Nygårdsvejs sidste del mod Østerbrogade
- at overveje at droppe lyskrydset på Østerbrogade og
- at lede mere af trafikken fra Østerbrogade ad Landskronagade og fra Jagtvej ad Masnedøgade.

ad 3) ved at ændre trafikretninger i nødvendigt omfang, fx på Australiensvej, og lukke nogle boliggader mod Jagtvej.

Vi ser, som det vises på det fælles "Genekort", det samlede gennemkørselsområde som stort, og vi har brug for kommunens overvejelser om, hvordan man kunne sammensætte en virksom løsning, der kan deles op i elementer, der kan gennemføres administrativt eller som der må søges om.

### **Vognmandsmarken**

[Skriv tekst]

Vognmandsmarken er farlig for cyklister og tænkes lokalt lukket ved Glænøgade. Herefter kunne gaden bruges anderledes til parkering m.v.

### **Borgervænget**

Borgervænget rummer en del risikomomenter for især cyklister. Mange børn færdes her og der er livlig biltrafik til arbejdspladser og institutioner. Parkering eller ikke Parkring på vejen har været lokalt diskuteret med kommunen uden initiativer til følge der forbedrer situationen. Der mangler en mere perspektiveret overvejelse, der inddrager:

- Trafikarter og pres til og fra boliger, institutioner og arbejdspladser
- Adgang for evt. kommende boligbyggeri på den vestlige del af Arrivas Busplads
- Gennemførelsen af den i stipakken aftalte sti mod Ryparken Station (Stien fra Østerport Station til Ryparken Station)
- Behovet for sti i direkte videreførelse fra ovennævnte sti frem til en Løsning ved Hans Knudsens Plads
- De stadig farlige cykelforhold omkring Hans Knudsens Plads og
- Pladsens fremtidige anvendelse

### **Vennemindevej**

Der køres for hurtigt på Vennemindevej, for mange store lastbiler vælger denne rute for at undgå Lyngbyvej ved Jagtvej og borgere har oplyst at være bekymrede over det svære ved at krydse vejen sikkert. Kommunen har i øvrigt tidligere oplyst at hele vejen inklusive fortove er anlagt på grus og at det vil være meget dyrt at begrønne gaden og på den måde bidrage til en langsommere trafik. Biltrafikken har ovenud gode oversigtsforhold og det bidrager til hastighed. Et forslag er at genindføre parkering, fx mellem Tåsingegade og Nygårdsvej, hvad der kan beskytte cykelstien. En anden tanke er at hindre tværgående kørsel over Vennemindevej. Det ville hjælpe Nygårdsvejgruppen. Om en sænkning af hastigheden til 30 km i timen ville blive overholdt med så gode oversigtsforhold for bilister og lastbiler kan diskuteres.

Der knytter sig flere tanker til denne gade og dens rolle:

- Hvordan bedst reducere hastigheden (biler og lastbiler).
- Hvordan sikre mod omkørsel højre om ind over de afmærkede cykelstier.
- Hvordan skabe sikrere gadekrydsninger for de bløde trafikanter hvor der i dag ikke er trafiklys.
- Hvordan samtidig give gaden rollen som den hovedfordelingsvej internt i kvarteret til afløsning for de nuværende gennemkørselsruter.

### **Naboområder**

Området mellem Lyngbyvej og Lersø Park Allé har ikke indgået i den her præsenterede diskussion.

[Skriv tekst]

Carl Nielsens Allé på Østerbrogade skråt over for Nygårdsvej har i Budget 2016 fået tildelt midler til virkeliggørelse af en miljøløsning på pladsen. Pladsen og den korte vejdel op til Østerbrogade passeres dagligt af mange børn til og fra Strandvejsskolen øst for Østerbrogade ud mod gasværksarealet. En del af skoledistriktet ligger nu vest for Østerbrogade. Det sætter ekstra pres på for en bedste sikring af krydsningen ind i Nygårdsvej.

Venlig hilsen

Axel Thrige Laursen, Østerbro Lokaludvalg på vegne af lokaludvalget, kvarterets institutioner, trafikgrupper, medvirkende boligforeninger samt Kildevældsskolen

Det tilføjes, at Områdefornyelse Sankt Kjeld arbejder med Kvarterets skybrudsveje og skybrudspladser. Der kan redegøres for status og perspektiv for de enkelte dele.