

1	<b>Indholdsfortegnelse</b>	
2	1. Formandens forord – vision for Østerbros udvikling .....	1
3	2. Forord af Overborgmesteren .....	1
4	3. Østerbros egenart, udfordringer og potentialer .....	2
5	3.1. Indledning.....	2
6	3.2. Kort over bydelen.....	3
7	3.3. Beskrivelse af Østerbro .....	4
8	3.3.1. Fælledkvarteret.....	5
9	3.3.2. Århusgadekvarteret .....	5
10	3.3.3. Svanemøllekvarteret.....	6
11	3.3.4. Rosenvængetkvarteret .....	6
12	3.3.5. Nordhavnskvarteret.....	6
13	3.3.6. Lyngbyvejkkvarteret .....	7
14	3.3.7. Ryvangkvarteret.....	7
15	4. Lokaludvalgets arbejdsprogram og indsatsområder .....	9
16	4.1. Vision og temaer .....	9
17	4.1.1. Et sammenhængende Østerbro.....	9
18	4.1.2. Østerbroliv .....	11
19	4.1.3. Fremkommelighed.....	13
20	4.1.4. Grønne løsninger og klima.....	14
21	4.2. Indsatsområder .....	16
22	4.2.1. Østerbrogade som handelsgade.....	16
23	4.2.2. Strandboulevarden som rekreativ klimapark .....	18
24	4.2.3. Stiforbindelser over Svanemølle Kaserne.....	19
25	4.2.4. Nordre Frihavsgade som cykelgade.....	21
26	4.2.5. Nordhavns byudvikling .....	21
27	4.2.6. Forbindelser til Østerbros havnefront .....	23
28	4.2.7. Mødesteder for unge.....	23
29	4.2.8. Trafiksanerering i Skt. Kjelds kvarter.....	25
30	4.2.9 Detailhandelen på Østerbros to store butiksgader .....	25
31	5. Strategiske retningslinjer for brug af puljemidler .....	27

33 **1. Formandens forord – vision for Østerbros udvikling**

34 **2. Forord af Overborgmesteren**

### 35 **3. Østerbros egenart, udfordringer og potentialer**

36

#### 37 **3.1. Indledning**

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

42 Bydelsplanen skal således ses som et værktøj og et oplæg til den videre forhandling og konkretisering af  
43 planerne med politikere og forvaltninger. Samtidig er bydelsplanen et arbejdsprogram for Lokaludvalget,  
44 der afspejler den dialog, Lokaludvalget har haft med borgerne, og de mange borgerinput er indarbejdet  
45 som punkter i arbejdsprogrammet.

46

47 Dialogen med borgerne i forbindelse med denne bydelsplan tog udgangspunkt i bydelens 7 kvarterer for at  
48 undersøge, hvordan det står til ude lokalt. Bydelsplanen indeholder således indledningsvis en objektiv  
49 beskrivelse af de forskellige kvarterers kendetegn og nogle stikord fra de indkomne input fra borgere. Disse  
50 input er omsat til fire temaer, Lokaludvalget har valgt som udgangspunkt for det videre arbejde. Inden for  
51 rammerne af disse temaer har Lokaludvalget arbejdet mere i dybden med beskrivelsen af en række  
52 konkrete indsatsområder, der understøtter et eller flere af temaerne. Indsatsområderne varierer i form og  
53 skala, fra Lokaludvalgets større projekter til opridsning af behov i bydelen. Dialogen med borgerne har vist,  
54 at de større projekter stadig udtrykker borgernes ønsker og behov. Afslutningsvis har Lokaludvalget gjort  
55 sig tanker om den fremtidige strategiske brug af udvalgets puljemidler.

56

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

62

63 Nedenfor ses en oversigt over borgerdialogen i forbindelse med bydelsplanarbejdet.

64

Borgerdialog	Antal deltagere/ respondenter	Hovedpointer fra undersøgelserne
"Kaffemøderne", indsamling af spørgeskemaer med fokus på overordnede input om respondenternes eget lokalområde og Østerbro generelt. Indsamlet på seks centrale steder, ét i hvert kvarter (undtagen Nordhavn).	276	<b>Ønsker til forbedringer:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Flere grønne små oaser, flere træer og grønt i byrum i nærmiljøet.</li><li>- Større trafiksikkerhed, mindre trafik og færre biler.</li><li>- Mere byliv og flere arrangementer helt lokalt.</li><li>- Flere mødesteder både udendørs og indendørs.</li></ul> <b>Største problemer:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- For meget trafik, for mange biler.</li><li>- Dårlige parkeringsmuligheder.</li><li>- For ensrettet, homogent og for dyrt.</li></ul>

<p>”Nordhavn”, indsamling af spørgeskemaer med fokus på udviklingen af Nordhavn. Indsamlet i forbindelse Lokaludvalgets arrangementer under Kulturhavnfestivalen 2016.</p>	<p>81</p>	<p><b>Opsummering af resultater:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kulturfaciliteter (fx musik, kunst og kulturelle arrangementer) og vandsport (sejlsport eller anden idræt) kunne få folk at tage til Nordhavn.</li> <li>- Det er vigtigt, at Nordhavn udvikler sig til en bydel for den almindelige københavnere og ikke til et velhaverkvarter.</li> </ul>
<p>”Nøglepersoner”. Afholdelse af dialogmøde med en gruppe udvalgte personer med stort kendskab til hver deres lokalområde.</p>	<p>9</p>	<p><b>Inddeling af kvarterer i mindre delområder:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Strandpromenaden, nr. 1</li> <li>- Classensgade, nr. 2</li> <li>- Bryggervangen, nr. 3</li> <li>- Ryparken, nr. 4</li> <li>- Krausesvej, nr. 5</li> <li>- Strandboulevarden, nr. 6</li> <li>- Søndre Frihavn, nr. 7</li> <li>- Butikslivet, nr. 8</li> <li>- Kildevældsgade, nr. 9</li> <li>- Området vest for Lyngbyvej, nr. 10</li> </ul>
<p>”Borgerpanel”. Spørgeskemaundersøgelse med fokus på respondenternes prioritering af en række indsatsområder.</p>	<p>3672</p>	<p><b>Borgernes prioriterede ønsker til bydelsplanen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grønne oaser og træer i byrummene.</li> <li>- Klima- og skybrudssikring.</li> <li>- Luftforurening.</li> <li>- Grønne trafikløsninger.</li> <li>- Parkeringsforhold for bilister.</li> <li>- Arrangementer og byliv i nærområderne.</li> </ul>
<p>”Dialogmøde med projektgrupper”. Dialog med de borgere, der har deltaget i Lokaludvalgets tidligere projektgrupper.</p>		<p>Projektgrupperne ønsker at fastholde og udvikle deres projekter, så de kan realiseres.</p>

65

66

67

### **3.2. Kort over bydelen**

68

Indsæt kort – bydelskort leveret fra CBU

69

70

### 71 **3.3. Beskrivelse af Østerbro**

72 Østerbro er med sine næsten 78.000 indbyggere den bydel i København med det næststørste antal  
73 beboere. Det er bydelen med Fælledparken, Rigshospitalet, Nordhavn og Parken. Men hvad er Østerbro  
74 egentlig for en størrelse? – de tætte karrébebyggelser, fodboldklubberne, de ældre, de unge og meget  
75 mere end "café latte-segmentet"?

76  
77 Gennem Lokaludvalgets arbejde i bydelen viser det sig ofte, at der kan være store forskelle på ønsker og  
78 problemer alt efter, hvilket lokalområde, aldersgruppe eller lignende, der er tale om. En central del af  
79 denne bydelsplan er netop derfor også at give et nuanceret og mangfoldigt billede af bydelen og forsøge at  
80 nå så bredt ud til borgerne som muligt.

81  
82 I mødet med borgerne blev det på trods af lokale forskelle klart, at der er nogle betegnelser som går igen,  
83 når man spørger borgerne på Østerbro om synet på deres bydel. Eksempelvis peger mange borgere på  
84 trafikale problemer og mangler. Der er for mange biler, og trafikken er for usikker at færdes i. Bydelen skal  
85 være mere grøn. Der skal være flere mødesteder, og der må godt ske noget mere i lokalområdet.

86  
87 Borgerne føler sig trygge på Østerbro, når vi ser bort fra trafikken, og alle føler sig som østerbroere og  
88 bruger Østerbros handeleggader. Dette gælder også beboerne i det område, der blev overført til Indre By  
89 Bydel, og beboerne i det område, der blev overført til Bispebjerg Bydel. Det blev der ikke taget hensyn til,  
90 da bydelsgrænserne blev ændret.

91  
92 Østerbro er under stor forandring. Der er fuld gang i byggerierne, og både på Nordhavn og vest for  
93 jernbanen sker der en fortætning, hvor hver en byggemulighed fyldes ud med høje bebyggelsesprocenter  
94 og ofte med en etage for meget. Bydelen præges også af store anlægsarbejder som Cityringen,  
95 Nordhavnsvejen og klimasikringen, der på kort sigt giver støj og trafikale problemer, men som samtidig  
96 giver mulighed for dannelse af nye byrum og fælles opholdsarealer.

### 97 98 **Bydelens kvarterer – problemer og særkender**

99 Indsæt et kort med inddelinger i de 7 kvarterer og et med delområder (begge kort i samme mindre  
100 størrelse af hensyn til vores logik)

101  
102 Ideen bag beskrivelsen af bydelen har fra starten været at tage udgangspunkt i en inddeling af Østerbro i 7  
103 kvarterer for at gå mere i dybden med det lokale og for at kunne give en præsentation af de enkelte  
104 kvarterers særkender og beboerønsker. I dialogprocessen viste der sig desuden en mulighed for at komme  
105 endnu tættere på de lokale ønsker ved at fokusere på en række forskellige delområder (se kort) centreret  
106 omkring en eller flere aktive borgere. Disse har vi har kaldt nøglepersoner. Delområderne har den fordel, at  
107 de ikke er afhængigt af bydels- eller kvartersgrænser, og at det kan være lettere for beboere at relatere til  
108 deres lokalområde og at sætte aktiviteter i gang lokalt.

109  
110 En inddeling i delområder giver også mulighed for at skabe helt lokale netværk, hvor borgere kan  
111 organisere sig om de helt lokale behov. Lokaludvalget kan understøtte disse lokale netværk fremadrettet og  
112 indtage en rolle som sparringspartner på de forskellige indsatser. Lokaludvalget opfordrer derfor  
113 østerbroerne til at engagere sig i udviklingen af deres lokale delområde og til at tage kontakt til  
114 Lokaludvalget, så vi kan hjælpe hinanden med at skabe et endnu bedre Østerbro.

115

116 Nedenstående afsnit er derfor ikke et færdigt katalog over ønsker og behov i de forskellige kvarterer og  
117 delområder, men skal ses som et arbejdsredskab og tankesæt i forhold til Lokaludvalgets kommende  
118 indsats. Inddelingen i delområder åbner for at gå mere i dybden med de helt lokale ønsker og behov  
119 fremadrettet ved bl.a. at opsøge kontakt til flere nøglepersoner.  
120

121 De allerede modtagne tilkendegivelser fra nøglepersoner beskrives herunder i de enkelte  
122 kvarterbeskrivelser, og deres input indgår også i kapitel 4, hvor Lokaludvalgets arbejdsprogram og  
123 indsatsområder beskrives.  
124  
125

### 126 **3.3.1. Fælledkvarteret**

127 Kvarteret er det geografisk største, men et af de tyndest befolkede, hvilket naturligt skyldes, at det huser  
128 bl.a. Rigshospitalet, Parken og Østerbro Stadion. Det domineres af Fælledparken, der er kendt af de fleste  
129 københavnere og ofte bliver brugt flittigt til organiseret sport og kulturarrangementer af både lokal og  
130 generel karakter. Den uorganiserede brug af Fælledparken er dog langt større.  
131

132 Beboerne i området synes stort set tilfredse med deres kvarter og peger på den positive nærhed til  
133 Fælledparken og Søerne. Som problemer nævnes støj og andre gener i forbindelse med store  
134 arrangementer der afholdes i Parken.  
135

#### 136 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 8, butikslivet på Østerbrogade:

137 *"Handelslivet er en blanding af store kæder og små lokale butikker, hvor der kun er få der bidrager til at  
138 skabe en sammenhængskraft. Butikslivet på Østerbrogade er dødt efter kl. 18. Derudover mangler der  
139 bænke og mulighed for ophold på langs gaden."*  
140  
141

### 142 **3.3.2. Århusgadekvarteret**

143 Kvarteret er forholdsvis tæt bebygget med boligkarréer, og det er et af de mest befolkningstætte i  
144 bydelen. Imellem bebyggelsen findes der små grønne oaser eller pladser med cafeer, legepladser og anden  
145 mulighed for ophold. Der kan endnu ses små virksomheder og industri placeret side om side med det øvrige  
146 byggeri, men dette er stort set forsvundet i forbindelse med renoveringer og prioriteringen af flere boliger.  
147

148 Beboerne i kvarteret har stort fokus på at få indrettet flere grønne åndehuller og mødesteder og på at  
149 bevare dem, der allerede er her.  
150

#### 151 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 5, området omkring Krausesvej:

152 *"Det er godt med små byoaser i området, men byrummet kunne dog udnyttes bedre til ophold,  
153 mangfoldighed og aktiviteter i stedet for at bruge pladsen på parkerede biler. Derudover er Nordre  
154 Frihavsgade farlig for cyklister."*  
155

#### 156 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 6, området omkring Strandboulevarden:

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

161  
162

### 163 **3.3.3. Svanemøllekvarteret**

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

169

170 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 1, området omkring Strandpromenaden:

171 *”Svanemøllestranden er det næstmest besøgte sted i København, og der bør arbejdes på at udvide*  
172 *bademulighederne fra stranden og skabe flere former for ophold. Strandens popularitet genererer meget*  
173 *trafik i området, og trafikafviklingen langs Strandpromenaden og Strandøre bør dæmpes.”*

174

175

### 176 **3.3.4. Rosenvængetkvarteret**

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

181

182 Kvarterets beboere beskriver kvarteret som en smule kedeligt. Flere henviser til, at det kniber med  
183 parkeringsmulighederne både for biler og for cykler.

184

185 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 2, området omkring Classensgade:

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

188

189

### 190 **3.3.5. Nordhavnskvarteret**

191 Nordhavnen er den største udviklingsplan i nyere dansk historie. 40.000 nye beboere og 40.000  
192 arbejdspladser i 2040 siger noget om størrelsesforholdet. Den første etape af udviklingen af  
193 Århusgadekvarteret i Nordhavn er ved at tage form, og de første 1000 beboere er flyttet til området i alt for  
194 dyre lejligheder. Der skabes et rigmandskvarter på grund af de store krav By og Havn og København har  
195 pålagt sig selv med nye metrobyggerier. Det skævvrider bydelen socialt. Også lejlighederne i Søndre Frihavn  
196 er for de flestes vedkommende nybyggede og dyre.

197

198 Kvarteret er nyt og der er derfor en efterspørgsel blandt beboerne på aktiviteter og faciliteter i  
199 lokalområdet. Adgangsforholdene til kvarteret i forhold til det etablerede Østerbro vanskeliggøres af den  
200 fysiske barriere som banen skaber og der efterspørges flere stiftorbindelser under banelinjen.

201

202 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 7, området omkring Søndre Frihavn:

203 *”Området er dårligt integreret med resten af Østerbro. S-banelegemet virker som en mur, og der bør*  
204 *etableres en broforbindelse midtvejs mellem Langeliniebroen og Nordhavn S-togsstation. Cykelrutenettet*

205 *bør udvikles, og havnebusruterne bør udvides med flere stop – det kan også være til gavn for de mange*  
206 *turister.”*

207  
208

### 209 **3.3.6. Lyngbyvej kvarteret**

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

215

216 Med Områdefornyelsens og borgernes indsats i Sankt Kjelds Kvarter har der været fokus på grønne  
217 mødesteder som en del af klimasikringen, og resultater af dette er bl.a. Tåsinge Plads samt den grønne  
218 løsning for Sankt Kjelds Plads og Bryggervangen. I nogle dele af Lyngbyvej kvarteret er der således sket  
219 meget i udviklingen af grønne byrum, hvor andre dele stadig mangler.

220

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

224

#### 225 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 3, området omkring Bryggervangen:

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

229

#### 230 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 9, området omkring Kildevældsgade:

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

234

#### 235 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 10, området vest for Lyngbyvej:

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

239

240

### 241 **3.3.7. Ryvang kvarteret**

242 Kvarteret afgrænser Københavns Kommune mod Gentofte Kommune og er vanskeligt at kategorisere, da  
243 der er store fysiske barrierer i form af jernbanelinjer og Svanemølle Kaserne, som adskiller både kvarterer  
244 og delområder og skaber urimelige afstande til fx skole og kultur. Kvarteret er bl.a. delt i det pæne  
245 ambassadekvarter og Strandvejsvillaerne i den østlige del af kvarteret, og etagebyggeriet i Rymarksvænge-  
246 og Ryparkenområdet i den vestlige del, som er dårligere stillet.

247

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

250

251 Beboermarkering til arbejdsprogram – delområde 4, området omkring Ryparken:

252 *"Der er stor social mangfoldighed i området, men der mangler mødesteder og muligheder for ophold.*

253 *Derfor er det en god idé med stiforbindelse over kasernen til det nye Kulturcenter og til stranden. Der er*

254 *meget trafik, og den brede adgangsvej ind i området skaber farlige trafikforhold og utrygge*

255 *skoleveje."*

256



## 257 **4. Lokaludvalgets arbejdsprogram og indsatsområder**

258

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

262

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

269

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

273

274

### 275 **4.1. Vision og temaer**

276 Vision (evt. i faktaboks)

277 Lokaludvalget ønsker, at Østerbro skal være Københavns grønne bro til vandet med gode rammer om et  
278 mangfoldigt og levende hverdagsliv. Der skal være plads til alle, og bydelen skal hænge sammen både fysisk  
279 og socialt. Det skal være nemt at nå de forskellige områder af bydelen, og der skal være rum til et impulsivt  
280 socialt liv for både unge og ældre. Visionen udfoldes i de fire temaer: Et sammenhængende Østerbro,  
281 Østerbroliv, Fremkommelighed og Grønne løsninger og klima.

282

283

#### 284 **4.1.1. Et sammenhængende Østerbro**

##### 285 **Beskrivelse**

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

292

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

295 Østerbro rummer mange forskellige Østerbroidentiteter, og de 7 kvarterer har forskellige kendetegn, behov  
296 og sociale befolkningssammensætninger. Men det er afgørende, at man som borger på Østerbro føler, at  
297 man hører til. Derfor skal vi skabe livskvalitet og styrke den sociale sammenhængskraft i alle kvarterer og  
298 sikre, at der er plads til mange forskellige måder at leve sit liv på Østerbro.

299

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

304

305 En af de konkrete indsatser vi i Østerbro Lokaludvalg, med stor succes, har sat i søen er fritidsguide-  
306 ordningen, hvor vi – sammen med Kultur- og Fritidsforvaltningen – igennem en årrække har haft ansat en  
307 brobygger, der hjælper med at skabe forbindelse mellem bydelens foreningsliv og – særligt de udsatte –  
308 familier. Det er en af de indsatser vi er stolte af, og som understreger, at vi som lokaludvalg kan være med  
309 til at binde bydelen sammen og skabe samarbejde mellem forvaltninger og borgere.

310

311 Det er ikke kun tværsocialt, at bydelen skal hænge bedre sammen. Der må også skabes bedre fysiske  
312 forbindelser mellem kvartererne for de svage trafikanter. Yderkvarterne skal integreres tættere som dele af  
313 Østerbro, så beboere her får nemmere adgang til det øvrige Østerbros tilbud, byrum og kulturinstitutioner.  
314 Vi har fx i flere år arbejdet for, at der laves en sti over Svanemølle Kaserne, der skaber forbindelse mellem  
315 Rymarkskvarteret og det øvrige Østerbro.

316

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

319

### 320 **Bydelens behov for fysisk integration**

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

323

324 • Rymarksvænge og Ryparkenområdet er fysisk isoleret fra det øvrige Østerbro, da det omkranses og  
325 afskæres af jernbanelinjer og kraftig gennemfartstrafik. Der er mange institutioner i området, og  
326 den brede vej ind i området giver trafikale problemer og farlige skoleveje for skoleeleverne. Der er  
327 behov for en stiforbindelse over Svanemølle Kaserne, så beboerne i området kan få nemmere og  
328 sikrere adgang til Kildevældsskolen, Kulturcenter Kildevæld samt til strand og havn.

329

330 • På samme måde er der behov for bedre stiforbindelser til Nordhavn og Søndre Frihavn tværs under  
331 jernbanelinjen. Derudover skaber adgangen til Nordhavn via Vordingborggade/Sundkrogsgade  
332 trafikale problemer i Vordingborggade. Det bidrager til, at Lokaludvalget skubber på for at føre  
333 Nordhavnsvej videre til Nordhavn.

334

### 335 **Bydelens behov for social integration**

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

338

339 • I vores spørgeskemaundersøgelser peger flere østerbroere på, at de savner arrangementer i deres  
340 nærmiljø, der kan skabe sammenhold og tilhørsforhold. Der er således ikke kun behov for store  
341 arrangementer som samler hele bydelen, men også for mindre indsatser, hvor der sættes fokus på  
342 det lokale sammenhold og det nære fællesskab.

- 343 • Den sociale sammensætning er forskellig i Østerbros 7 kvarterer, og de sociale ressourcer varierer. I  
344 Ryvangkvarterets vestlige del er der fx stor social mangfoldighed, og her nævnes et særligt behov  
345 for tiltag, der kan skabe samhørighed og fællesskab i nærmiljøet.  
346

#### 347 **Lokaludvalgets udviklingsprincipper**

348 Østerbro Lokaludvalgs lokale udviklingsprincipper inden for temaet **Et sammenhængende Østerbro**:

- 349 • Bruge puljemidlerne til at understøtte bydelens netværk, fremme borgernes tilhørsforhold til  
350 bydelen og støtte udviklingen af bydelens liv.
  - 351 • Indtage en rolle som facilitator for lokale samarbejder og netværk mellem aktører i bydelen.
  - 352 • Sætte fokus på at udvikle og styrke de helt nære fællesskaber.
  - 353 • Skabe flere mindre events lokalt.
  - 354 • Arbejde for at nedbryde fysiske barrierer, der skiller bydelen ad via forbindelser.
  - 355 • Arbejde for at Nordhavnsvej føres hurtigt til Nordhavn.
- 356  
357

### 358 **4.1.2. Østerbroliv**

#### 359 **Beskrivelse**

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

363  
364 Rammerne for bydelens kultur-, fritids- og foreningsliv skal løbende udvikles. Vi skal både kunne rumme det  
365 klassiske foreningsliv, det uorganiserede fritidsliv og mange af de nye mere projektorienterede  
366 eventmagere, der ønsker anderledes rammer. Lokaludvalget har stort fokus på at sikre, at vores bydel  
367 konstruktivt understøtter visionen fra Københavns Kommunes Kultur- og Fritidspolitik 2016-2019 om, at  
368 hele København fortsat skal være en attraktiv by, men samtidigt også kunne udfordre det eksisterende og  
369 ændre sig. Kultur er en dynamisk størrelse, og der skal være både det klassiske og traditionsbårne kulturliv  
370 og det udfordrende, moderne.

371  
372 Vi oplever, som en helt naturlig konsekvens af befolkningstilvæksten, et stort pres på kultur- og  
373 fritidsfaciliteterne i vores bydel. Og det er noget lokaludvalget har stort fokus på. Faciliteterne i den  
374 eksisterende by skal udvikles. Det er samtidig en vigtig prioritering for Lokaludvalget at sikre, at der også  
375 indtænkes plads til kultur og idræt i Nordhavn – ikke mindst i forhold til de mange unge, som gerne vil  
376 inddrages, komme med konkrete ønsker og lægge krop til virkeliggørelsen.

377  
378 Vi skal sikre, at Østerbros udendørs byrum i højere grad kan bruges til aktivitet, udfoldelse og rekreation,  
379 der kan samle østerbroerne. Vi skal understøtte livet mellem husene, så livet ikke forsvinder ind i husene kl.  
380 18, når butikkerne lukker. Det gælder både på pladser, gadeforløb, i parker og nye mulige byrum, som på  
381 forskellig vis kan stimulere bylivet.

382  
383 Samlet set skal Østerbros byrum og parker kunne imødekomme forskellige behov, de skal være anvendelige  
384 som både sociale mødesteder, som steder der inviterer til afslapning og som steder, hvor man kan udfolde  
385 sig fysisk.  
386

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

390

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

393

#### 394 **Bydelens behov**

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

398 • I vores første spørgeskemaundersøgelse er hovedkonklusionerne, at der generelt ønskes flere  
399 mødesteder – både indendørs og udendørs; mere byliv på Østerbro – fx i form af arrangementer i  
400 nærmiljøet; og flere små grønne oaser.

401

402 • I vores borgerpanelspørgeskemaundersøgelse har 61 % ud af ca. 2600 respondenter svaret, at de  
403 vurderer deres adgang til offentlige mødesteder som god. Dog peger undersøgelse på, at der i  
404 nogle kvarterer er et særligt stort behov for lokale mødesteder. Særligt borgere i Ryvangkvarteret  
405 og Nordhavnskvarteret oplever, at de ikke har adgang til offentlige mødesteder i deres  
406 nærområde. Der er behov for mangler byrum med opholdsmuligheder, og der er meget få lokale  
407 mødesteder i kvartererne.

408

409 • Vores borgerpanelspørgeskemaundersøgelse viser også, at 61 % ud af ca. 2900 respondenter  
410 oplever god adgang til kulturtilbud. Ud af de 39 %, der ikke oplever god adgang hertil, svarer  
411 mange, at det skyldes, at udbuddet af aktiviteter ikke dækker deres behov. Særligt borgere fra  
412 Ryvangkvarteret og Nordhavnskvarteret angiver dog som grund, at de har for langt. I  
413 undersøgelsen gør det samme billede sig gældende for den oplevede adgang til sports- og  
414 fritidsaktiviteter.

415

#### 416 **Lokaludvalgets udviklingsprincipper**

417 Østerbro Lokaludvalgs lokale udviklingsprincipper inden for temaet **Østerbroliv**:

418 • Der skal være offentlige mødesteder i alle kvarterer – både i form af indendørsfaciliteter og  
419 indbydende byrum, der skaber byliv.

420 • Der skal være flere rekreative byrum – gerne med grønne oplevelser.

421 • Der skal være bedre mulighed for ophold i vores byrum – fx ved at sætte bænke langs  
422 Østerbrogade, Nordre Frihavnsgade, Lyngbyvej og Jagtvej med max 200 meter imellem.

423 • Også i udviklingen af Nordhavn skal der indtænkes rekreative byrum, kultur- og idrætsfaciliteter og  
424 parker. Et eksempel er Lokaludvalgets projekt for Kalbrænderiløbskaj.

425 • Adgangen til og mulighederne langs Østerbros vandside skal udvikles, så det kommer hele bydelen  
426 til gode.

427 • Der skal arbejdes med at skabe gode fysiske rammer, der kan understøtte ungekultur på Østerbro.

428 • Der skal arbejdes for at nedbringe biltrafikken så der bliver plads til liv i byrummene (se næste tema  
429 om Fremkommelighed).

430

431

432

### 433 **4.1.3. Fremkommelighed**

#### 434 **Beskrivelse**

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

439

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

445

446 Østerbro Lokaludvalg ønsker at skabe god fremkommelighed i bydelen for både gående, cyklister, busser og  
447 bilister, med særligt fokus på ofte på de svage trafikanters betingelser. Lokaludvalget har stort fokus på at  
448 skabe et Østerbro, hvor der er gode muligheder for at cykle og gå rundt til lokale gøremål, og vi arbejder  
449 således på at understøtte Københavns Kommunes vision om at skabe mere cykling og kollektiv transport  
450 som beskrevet i Kommuneplan 2015. Det skal være sikkert, trygt og nemt at komme rundt på cykel, til fods  
451 og med den kollektive transport. Derfor skal man i højere grad lede den gennemkørende og tunge trafik via  
452 udvalgte strækninger udenom beboelseskvarterer og handelsområder og generelt fremme anvendelsen af  
453 tog og bus til pendling.

454

455 Den store gennemkørende trafik, som opstår ved de mange pendlende i bil til og fra København, er en  
456 barrierer for at skabe god fremkommelighed på Østerbro. Østerbro Lokaludvalg mener, man bør se på,  
457 hvordan man kan reducere bilpendlingen til og fra København. Fx ved at skabe større kapacitet i den  
458 offentlige transport.

459

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

466

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

470

#### 471 **Bydelens behov**

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

474

- Mange østerbroere oplever trafikken som et meget stort problem for hverdagslivet. Trafikken på  
475 Østerbro bør nedbringes, og der er et stort behov for trafikale tiltag, der skaber større  
476 trafiksikkerhed.

477

478 • Særligt vurderer cyklister og fodgængere med børn, at trafiksikkerheden generelt er dårlig på  
479 Østerbro. Strandboulevarden og Nordre Frihavsgade, hvor der ikke er plads til cykelstier på større  
480 dele af strækningerne, opleves af mange som veje, hvor der er problemer med at færdes til fods og  
481 på cykel.

482

483 • Derudover har vores borgerdialog også vist, at bilister oplever besværligheder med at færdes på  
484 Nordre Frihavsgade og Jagtvej.

485

#### 486 **Lokaludvalgets udviklingsprincipper**

487 Østerbro Lokaludvalgs lokale udviklingsprincipper inden for temaet **Fremkommelighed**:

- 488 • Øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter – fx ved at skabe større sikkerhed ved  
489 fodgængerovergange og bedre krydsningsmuligheder.
- 490 • Bedre forhold for cyklister – fx ved at lave flere og bredere cykelstier og ved at sætte fokus på  
491 børnevenlig cykling med brede cykelstier, også omkring skoleområder.
- 492 • Bedre forhold for gående – fx ved at lave bredere fortove, større sikkerhed i fodgængerovergange,  
493 mere ro til butikshandel og ved at opstille bænke at hvile på.
- 494 • Reducere bilers hastighed – fx ved at nedsætte fartgrænser i boligområder til 30 km/t.

495

496

#### 497 **4.1.4. Grønne løsninger og klima**

##### 498 **Beskrivelse**

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

502

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

507

508 I Østerbro Lokaludvalg arbejder vi for, at bynaturen både integreres med rekreative funktioner og  
509 sammentænkes med klimatilpasning. Vi arbejder for at understøtte Københavns Kommunes strategi for  
510 bynatur i København om at skabe mere og bedre bynatur frem mod 2025.

511

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

519

520 Ved skybrudssikring dækker HOFOR og Københavns Kommune omkostningerne for de skybrudsløsninger,  
521 der laves på og under gaderne. De håndterer alt skybrudsvand i gaderne inkl. regnvandet fra de gadevendte

522 tage. Alt der vender ind mod gårdene, fx i boligkarréer, skal beboerne selv tage sig af og dække udgifterne  
523 til. Vi i Lokaludvalget vil gerne stille spørgsmål til, om det er noget beboere selv kan klare?

524

525 Biltrafikken på de store indfaldsveje og krydstogtstrafikken skaber et stort luftforureningsproblem for byen  
526 som helhed, og krydstogtskibene langs Langelinie både støjer og sviner. Der er således steder på Østerbro,  
527 hvor luftforureningen er særlig slem, men disse problemer er svære at løfte som enkelt bydel, og der er  
528 brug for tværgående løsninger på tværs af hele København.

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

532

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

538

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

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

545

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

548

#### 549 **Bydelens behov**

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

551 • Østerbroerne ønsker flere grønne oaser, men også flere træer og buske i byrummene, så afstanden  
552 til grønne oplevelser bliver kortere.

553

554 • Østerbroerne ønsker, at der tages hånd om klima- og skybrudssikring på Østerbro.

555

#### 556 **Lokaludvalgets udviklingsprincipper**

557 Østerbro Lokaludvalgs lokale udviklingsprincipper inden for temaet **Grønne løsninger og klima**:

558 • Mere bynatur i vores byrum.

559 • Grøn trafik- og hastighedsdæmpning – fx ved at lave andre vejprofiler eller ved at plante træer og  
560 store buske i stedet for bump eller heller.

561 • Grønne skybrudsveje – sammentænke HOFORs skybrudssikring med anlægning af små grønne  
562 oaser eller plantning af træer – fx som Lokaludvalgets projekt om en grøn Strandboulevard.

563

## 564 **4.2. Indsatsområder**

### 565 **Tættere samarbejde med Københavns Kommune**

566 Med denne bydelsplan ønsker Østerbro Lokaludvalg at komme i en tættere projektdialog med kommunen.  
567 De nedenfor følgende indsatsområder skal forstås som oplæg til samarbejde med forvaltning og politikere.  
568 Indsatsområderne viser, hvordan Lokaludvalget arbejder med de beskrevne temaer på forskellige vis og de  
569 varierer i form og skala – nogle har lokaludvalget arbejdet med længe og andre opridser de behov og  
570 udfordringer, der ligger til grund for kommende indsatser.

571  
572 Borgerrepræsentationen bad op til Bydelsplan i 2013 hvert Lokaludvalg om at udarbejde op til 15 projekter.  
573 På Østerbro blev det 11 projekter. De blev flotte for de var udarbejdet sådan, at det var let for borgerne at  
574 forstå de perspektiver projekterne rummer. For Lokaludvalget var det derefter hensigten at samarbejde  
575 med kommunen om, i hvilken form de enkelte projekter ville kunne gennemføres. Sådan gik det ikke. I  
576 stedet skulle forvaltningen beskrive for politikerne, hvad de enkelte projekter ville koste at gennemføre i  
577 den viste form, og så blev de jo for dyre at godkende umiddelbart.

578  
579 Den følgende del af dette kapitel vil handle om de konkrete indsatsområder Lokaludvalget og Østerbroerne  
580 arbejder med, og særligt er der også områder, som vi ønsker et tæt og intensivt samarbejde med  
581 Københavns Kommune om.

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

588

### 589 **4.2.1. Østerbrogade som handelsgade**

#### 590 **Formål**

591 Østerbrogade er Østerbros "livsnerve". Formålet med indsatsområdet er at gøre Østerbrogade til en  
592 sammenhængende handelsgade med bedre fremkommelighed og bedre forhold for de bløde trafikanter, så  
593 bylivet har lige gode kår langs hele Østerbrogade. Indsatsområdet rummer både tiltag til at skabe mindre  
594 trafik og bedre fremkommelighed, til at skabe byrum og styrke bymiljøet langs gaden og til at skabe bedre  
595 forhold for handelslivet. Projektet nedlægger ikke parkering, men kan flytte lidt på den nuværende  
596 placering.

597

#### 598 **Beskrivelse af området**

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

604

#### 605 **Baggrund**

606 Lokaludvalget har længe arbejdet for, at Østerbrogade nord for Jagtvej også anerkendes som  
607 miljøprioriteret strøggade. Lokaludvalgets arbejdsgruppe for den nordlige del af Østerbrogade består af



608 både tidligere og nuværende lokaludvalgsmedlemmer samt borgere. Arbejdsgruppen har tidligere drøftet  
609 planen med kommunen og er klar til at genoptage samarbejdet.  
610 Derudover har Lokaludvalget netop sat en analyse i gang sammen med Østerbro Handelsforening om  
611 detailhandlen langs Østerbrogade og Nordre Frihavnsgade, der skal afklare med hvilke befordringsmidler,  
612 kunderne kommer til de forskellige butikstyper, om butikkerne trænger til en opfriskning og hvad kunderne  
613 mener om butiksudbuddet.

614

### 615 **Overordnede principper**

616 Denne indsats understøtter temaerne Østerbroliv, Fremkommelighed og Grønne Løsninger. Lokaludvalget  
617 har følgende overordnede principper for udvikling af Østerbrogade:

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

625

### 626 **Lokaludvalgets forslag**

627 Østerbrogade er lang. Den løber fra Svanemøllebroen i nord og til Grønningens kryds ved Østerport Station,  
628 og der er forskellige problemer langs gaden alt efter gadens profil. Lokaludvalget foreslår derfor, at man  
629 arbejder med tre til fire forskellige etaper langs Østerbrogade. Lokaludvalgets forslag til etaperne i  
630 prioriteret rækkefølge:

631

#### 632 Etape 1: Østerbrogade nord – fra Svanemøllebroen til Jagtvej

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

640

#### 641 Etape 2: Trianglen og strækningen til Sortedam Sø

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

651

#### 652 Etape 3: Sortedams Sø til og med Lille Triangel

- 653
- 654
- 655
- 656
- 657
- 658
- 659
- 660
- 661
- 662
- 663
- 664
- 665
- På denne strækning får biltrafikken 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.

#### 666 Etape 4: Jagtvej til Nøjsomhedsvej

- 667
- 668
- 669
- 670
- Strækningen reduceres med én enkelt vognbane i østsiden, så cykelstien føres uden for træerækken. Alternativt kan midterrabbatten gøres bredere så fodgængere, der vil krydse kan vente sikkert på midterrabbatten inden de går videre.

#### 671 Krydset ved Grønningen syd for Østerport Station

- 672
- 673
- 674
- 675
- 676
- 677
- Strækningen fra Lille Triangel til Grønningenkrydset ligger i Indre By Bydel. Østerbro Lokaludvalgs interesse er, at reducere gennemfarten mod Østerbrogade til et enkelt spor og at indrette krydset sådan, at 2 spor vendes mod Kalkbrænderihavnsgradelinjen og dermed mere direkte mod Nordhavnsvej.

### 678 **4.2.2. Strandboulevarden som rekreativ klimapark**

#### 679 **Formål**

680 Strandboulevarden er det vigtigste skybrudsprojekt på Østerbro. Boulevarden indgår i kommunens

681 skybrudsstrategi, og den skal graves op, når Hovedstadens energiforsyningsselskab, HOFOR, skal lægge

682 skybrudsrør. Samtidig er der et stort behov for rekreative miljøer og øget trafiksikkerhed langs

683 boulevarden. Formålet med indsatsområdet er at omdanne Strandboulevarden, så klimatilpasningen

684 skaber en merværdi for områdets beboere.

#### 686 **Beskrivelse af området**

687 Strandboulevarden er en af Københavns gamle brede boulevarder. Der er overvejende tre kørebaner i hver

688 retning med en grøn midterrabat. Den ene vejbane i hver retning og dele af midterrabbatten bruges i dag til

689 parkering. Der er ingen cykelsti på store dele af boulevarden, og trafiksikkerheden for særligt cyklister og

690 gående med børn er ringe.

#### 692 **Baggrund**

693 Lokaludvalget har i mange år arbejdet for en grøn omdannelse af Strandboulevarden. Også lokale

694 borgergrupper har lagt et stort stykke arbejde i at kæmpe for en grøn løsning og har, bl.a. sammen med

695 Lokaludvalget, holdt velbesøgte borgermøder om den ønskede omdannelse. Nye tilflyttere på og nær

696 Strandboulevarden presser på for at få Lokaludvalgets projekt gennemført og ser frem til Budget 2018 som

697 den reelle chance.

698

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

702

### 703 **Overordnede principper**

704 Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Grønne Løsninger, Østerbroliv og Fremkommelighed.  
705 Lokaludvalget har følgende overordnede principper for udvikling af Strandboulevarden.

- 706 • En kørebane i hver retning – ved at samle kørebanerne i den ene side af boulevarden.
- 707 • Skabe et rekreativt grønt strøg langs hele boulevarden i den anden side af gaden.
- 708 • "Inside out" – byrummene skal være varierede og afspejle det liv, der foregår i husene. Beboere og  
709 virksomheder skal kunne påvirke og bruge parkområdet uden for, så det matcher deres behov og  
710 giver en brugervenlig parkstrækning.
- 711 • Håndtering af regn- og skybrudsvand vand på terræn i det grønne byrum – med forsinkelses anlæg,  
712 vandhaver, små åløb, nedsivning og fordampning.

713

### 714 **Lokaludvalgets forslag**

715 Lokaludvalget foreslår at nedlægge to vejbaner i boulevardens østlige side og i stedet skabe et langstrakt,  
716 grønt og rekreativt parkområde fra midterrabatten til husrækken i den østlige side:

- 717 • Det er velkendt, at trafikken på Strandboulevarden kan rummes i den vestlige side på hele  
718 strækningen fra Vordingborggade til Langeliniebroen.
- 719 • Fra Vordingborggade til Østerbrogade bør trafikken lægges i den sydlige side.
- 720 • Den grønne parkstrækning skal rumme rekreative kvaliteter og mulighed for, at man kan gå og  
721 cykle.
- 722 • Der skal tænkes mere over, hvordan rekreative kvaliteter kan udbredes på Strandboulevarden.
- 723 • Den grønne parkstrækning vil kompensere for de mange boligkarreer, der belastes af togstøj og  
724 den store afstand til Fælledparken.

725

726

## 727 **4.2.3. Stiforbindelser over Svanemølle Kaserne**

### 728 **Formål**

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

735

### 736 **Beskrivelse af området**

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

743  
744  
745  
746  
747  
748  
749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759  
760  
761  
762  
763  
764  
765  
766  
767  
768  
769  
770  
771  
772  
773  
774  
775  
776  
777  
778  
779  
780  
781  
782  
783  
784  
785  
786  
787

## **Baggrund**

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

## **Overordnede principper**

Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Et aammenhængende Østerbro og Fremkommelighed. Lokaludvalget har følgende overordnede principper for udvikling af stiforbindelser over Svanemølle Kaserne:

- Skabe en direkte og sikker skolevej for de elever, der bor nord for kasernen, til deres skole syd for kasernen, Kildevældsskolen.
- Skabe en kulturakse, der udvider og understøtter adgang til forskellige former for kultur- og fritidsaktiviteter på tværs af banelinjerne – stien som direkte kontakt mellem det kommende Kulturcenter Kildevæld og de pågående bestræbelser på at skabe et forsamlingssted ved Ryparkens Idrætsanlæg.
- Skabe adgang til badestranden i Svanemøllebugten, handel og andre mål på Østerbro for beboerne nord for kasernen.
- Fuldende at man kan gå og cykle bilfrit fra Tuborgvej i nord til Sortedam Sø i syd.

## **Lokaludvalgets forslag**

Lokaludvalget ser meget positivt på, at Forsvarets Ejendomsstyrelse og Københavns Kommune har anerkendt behovet for stiforbindelser gennem kasernen, og at de er indarbejdet i alle tre vinderforslag bag den kommende helhedsplan for kasernen. Lokaludvalget foreslår, at begge stiforbindelserne 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 kasernen sammen og give adgang til skole og kultur- og fritidstilbud også for dele af Bispebjerg Bydel.
- 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 busstrafik gennem boligområderne 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.

788

#### 789 **4.2.4. Nordre Frihavsgade som cykelgade**

##### 790 **Formål**

791 Nordre Frihavsgade er en af Østerbros mest besøgte hande­lsgader. Formålet med indsatsområdet er at  
792 styrke Nordre Frihavsgades identitet som hande­lsgade og at skabe trafikale løsninger, der sikrer større  
793 trafik­si­ker­hed og bedre fremkommelighed for cyklister og gående samt for bilisterne, der kun sjældent kan  
794 køre med den tilladte hastighed.

795

##### 796 **Beskrivelse af området**

797 Nordre Frihavsgade er stærkt trafikeret. Meget af for­to­vene optages af cykelparkering, inventar og  
798 butik­ud­stillinger. Der er kantstensparker­ing i begge sider på det meste af strækningen og ingen cykelsti. På  
799 kørebanen med et kørespor i hver retning kører der således cykler, biler og busser og der er fodgængere,  
800 der krydser gaden hvorsomhelst. Den blandede trafik giver med den nuværende fartgrænse problemer.  
801 Særligt oplever de mange cyklister det utrygt og svært at komme frem i gaden.

802

##### 803 **Baggrund**

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

808

##### 809 **Overordnede principper**

810 Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Østerbroliv og Fremkommelighed. Lokaludvalget har  
811 følgende overordnede principper for udvikling af Nordre Frihavsgade:

- 812 • Skabe større trafik­si­ker­hed ved at lade trafikken foregå på de cyklende og krydsendes fodgængere  
813 præmisser.
- 814 • Hastigheden for biltrafikken sænkes til 20-30 km/t.
- 815 • Styrke gadens identitet som hande­lsgade med plads til udeservering, vareindlevering og  
816 butik­ud­stillinger.
- 817 • Tydeliggøre krydsningsmuligheder.
- 818 • Skabe bedre muligheder for ophold og rekreativitet – fx ved at sætte flere bænke og udnytte  
819 pladserne langs gaden.
- 820 • Vestergade som cykelgade i Indre By kan fungere som inspiration.

821

##### 822 **Lokaludvalgets forslag**

823 Østerbro Lokaludvalg støtter det løsningsforslag, som Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet i foråret  
824 2015, hvor Nordre Frihavsgade omdannes til cykelgade med kørsel tilladt.

825

826 Østerbro Lokaludvalg vil fremadrettet gerne indgå i dialog med forvaltningen om, hvordan selve  
827 omdannelsen af Nordre Frihavsgade kan føres ud i livet.

828

829

#### 830 **4.2.5. Nordhavns byudvikling**

##### 831 **Formål**

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

836

### 837 **Baggrund**

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

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

845

### 846 **Overordnede principper**

847 Denne indsats understøtter Bydelsplanens temaer Østerbroliv, Et sammenhængende Østerbro og Grønne  
848 Løsninger. Lokaludvalget har følgende overordnede principper for byudvikling i Nordhavn:

- 849 • Der bør være blandede boligformer. Både hvad angår lejlighedsstørrelserne, og hvad angår  
850 ejerformerne.
- 851 • Det skal aktivt modarbejdes, at Nordhavn udvikler sig til en rigmandsghetto.
- 852 • De almindelige boligkarréer bør ikke blive høje. Det er vigtigt, at der kan komme lys og luft ned i  
853 gårdene, så vi ikke får en bystruktur som med de gamle københavnske baggårde.
- 854 • Nordhavn kendes som det blå bykvarter, men det er lige så vigtigt, at de grønne opholdsarealer,  
855 parker og rekreative områder indarbejdes i planlægningen og udviklingen af området.
- 856 • Der skal være offentlig adgang til alle vand- og opholdsområder, og særligt områder, der ligger  
857 gunstigt i forhold til eftermiddags- og aftensol, bør prioriteres.
- 858 • Nordhavn skal bindes sammen med Østerbro med stiforbindelser både i nord og syd.
- 859 • Der skal være bopælspligt i alt, eller næsten alt, nybyggeri, så der ikke skabes områder uden  
860 naturligt hverdagsliv.
- 861 • Eventuel gæld i By og Havn bør ikke påvirke udviklingen af Nordhavn. Det er vigtigt, at der ikke  
862 gives køb på de gode plantræk fra vinderforslaget, der giver livskvalitet.
- 863 • Der bør være (genetableres) et systematisk samarbejde mellem Københavns Kommune, By & Havn,  
864 Lokaludvalget og områdets beboere.

865

### 866 **Lokaludvalgets forslag**

867 Mens det i bydelen i øvrigt er muligt at komme tidligt ind i lokalplanlægningen virker planlægningen på  
868 Nordhavn mere lukket. Tværsektorielle svar kan være svære at få. Dialogen mellem Østerbro Lokaludvalg  
869 og By & Havn bør genoptages. Derudover foreslår Lokaludvalget følgende:

- 870 • Kommende bebyggelse langs Kalkbrænderiløbskaj bør, som skitseret i Lokaludvalgets projekt  
871 herfor, give plads til en langstrakt rekreativ forbindelse af småpladser og parkarealer.  
872 Kalkbrænderiløbskaj er en fantastisk eftermiddags- og solnedgangskyst, der vil trække folk til.
- 873 • Nordhavnsvej bør hurtigt føres videre under Kalkbrænderiløbet til Nordhavn, så containertrafik og  
874 anden tung trafik ledes den vej.
- 875 • Hvis det bliver nødvendigt, må staten dække underskud i By & Havn frem for, at der slækkes på  
876 kvaliteten og ambitionerne i byudviklingen.

- 877
- Tidligere dialogform med By & Havn ønskes genoptaget.
- 878
- Lokaludvalget mener, at der absolut bliver behov for en direkte stiforbindelse, der kan betjene det nordlige opland til Nordhavn. At lede de mange cyklistere ud ad krydset Sundkrogsgade er ikke en teknisk sikker mulighed. En nordvendt forbindelse kan måske føres på en mindre indgribende måde, måske bag om Svanemølleværket. Lokaludvalget er klar over at dette er et lokalt konflikt punkt i forhold til klubberne, men finder at det er nødvendigt.
- 883
- 884

#### 885 **4.2.6. Forbindelser til Østerbros havnefront**

##### 886 **Formål**

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

##### 893 **Overordnede principper**

894 Denne indsats understøtter bydelsplanens temaer Et sammenhængende Østerbro og Fremkommelighed.  
895 Lokaludvalget har følgende overordnede principper for udvikling af forbindelser til Østerbros havnefront:

- 896 • Der skal skabes bedre adgang med fysiske forbindelser, der går på tværs af jernbanelinjens  
897 barriere, fra både Nordhavn, Søndre Frihavn og Svanemøllehavnen til det øvrige Østerbro.
- 898 • Der skal være offentlig adgang til alle områder på havnen og langs kysten, så livet mellem husene  
899 kan blomstre, beboere fra de to sider af jernbanen lettere kan mødes og kystens herligheder kan  
900 opleves af alle.

##### 902 **Lokaludvalgets forslag**

- 903 • Etablere en broforbindelse midtvejs mellem Langeliniebroen og Nordhavn S-togsstation samt at  
904 gøre de eksisterende forbindelser (fx gang- og cykelbroen over Østerport Station bane) mere  
905 inviterende og indbydende.
- 906 • Følge trafikken på Kalkbrænderihavnsvej efter åbningen af Nordhavnsvej. Der må forventes en  
907 stigende trafik og dermed yderligere vanskeligheder med tværgående passage for fodgængere og  
908 cyklistere. Kalkbrænderihavnsvej har næppe bredde til, at cykelstien som planlagt kan opnå status  
909 som Supercykelsti på 3 meters bredde.
- 910 • Anlægge cykelstier i Søndre Frihavn på Indiakaj, Dampfærgevej og skabe bedre sammenhæng til  
911 Supercykelstien Havneruten.
- 912 • Skabe roligere trafik på Strandpromenaden-Strandøre af hensyn til de store rekreative muligheder  
913 mod den åbne kyststrækning ud mod Svanemøllebugten.

#### 916 **4.2.7. Mødesteder for unge**

##### 917 **Formål**

918 De unge på Østerbro mangler i hele bydelen uformelle steder at opholde sig og mødes på tværs af  
919 interesse fællesskaber. Et sted at droppe forbi, et sted at hænge ud. Bydelens unge savner nærhed og  
920 sammenhold lige uden for døren, som man kan se det på fx Nørrebro. Steder, hvor man ikke skal aftale at  
921 mødes med kammeraterne, men hvor man kan cykle eller gå forbi og se, om de er der og så hænge med.

922 Formålet med dette indsatsområde er at undersøge, hvordan behovet for mødesteder til unge kan  
923 understøttes.

924

### 925 **Beskrivelse**

926 Mange steder på Østerbro er det tilfældige møde og mulighed for ophold forbeholdt børnefamilier med  
927 småbørn, eller også er det steder, hvor man skal være en del af et eksisterende miljø, som fx i skaterparken.  
928 I Østerbrohallens Åbne Hal eller på Remisen er der god plads til leg, men begge steder er det reguleret,  
929 koster penge og er i bund og grund for de mindre børn. Østerbro er lidt kedelig for unge, og der mangler  
930 åbne, lettilgængelige fysiske mødesteder, hvor de kan udfolde sig og mødes.

931

### 932 **Baggrund**

933 Lokaludvalget har siden sidste bydelsplan arbejdet for et sted til unge i bydelen. I perioden fra 2014 frem til  
934 nu har Lokaludvalget arbejdet målrettet med børne- og ungenetværk på Østerbro, ikke mindst i området  
935 omkring Kildevældsskolen, hvor det nye Kulturcenter snart står klar, og Lokaludvalgets temagruppe for  
936 Folkeskolereformen har haft flere skoleklasser i tale. De unge udtrykker, at de mangler: "et sted at hænge  
937 ud", "et sted at mødes med vennerne", "billig mad til skoleelever", "et sted uden voksne" osv.

938

### 939 **Overordnede principper**

940 Denne indsats understøtter temaet Østerbroliv. Lokaludvalget har følgende overordnede principper for  
941 udvikling af mødesteder for unge:

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

950

### 951 **Lokaludvalgets forslag**

#### 952 Etablering af fysiske mødesteder

- 953 • Etablere små lokale skolehaver, der samtidig begrønner Østerbro. Det kan have dobbelt-effekt;  
954 både som trafikregulering og til at skabe mødesteder.
- 955 • Ved at flytte Arrivas busholdeplads kan der også her findes mulighed for hænge ud steder for de  
956 unge på denne grund hvis der her skabes plads til boldbane til skole og kulturcenter og flere  
957 økodaghaver.
- 958 • Alle skolegårde på Østerbro bør få en mindre renovering med flere opholdssteder og overdækkede  
959 rum, der bør være åbne for offentligheden efter skoledagens slutning. Eksempelvis skal  
960 Kildevældsskolens skolegård omlægges til en klimaskolegård, der bliver et skønt opholdssted, når  
961 Kulturcentret står færdigt.

962

#### 963 Forslag til projekter der inddrager unge

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



- 966 • Gennem Miljøpunkt Østerbros projekt "Fornemmelse for mad" er rigtig mange elever på Østerbro  
967 blevet "uddannet" i vigtigheden af lokale råvarer og madspild. Denne indsats kan forlænges med  
968 flere lokale landbrugsaktiviteter.
- 969 • Der kan indgås samarbejde med Park Bio, som gerne vil lave noget mere for og med Østerbros  
970 unge.
- 971 • Lokaludvalgets Lynpulje fortsættes og giver en unik mulighed for at aktivere, engagere og tage  
972 udgangspunkt i unge menneskers helt egne ideer. Puljen bør nævnes, når unge skal inddrages..  
973  
974

#### 975 **4.2.8. Trafiksanering i Skt. Kjelds kvarter**

##### 976 **Formål**

977 Skt. Kjelds kvarter er et område med rigtig mange boliger. Formålet med dette indsatsområde er at få  
978 kigget på trafikafviklingen i området, således at trafikgenerne kan begrænses for beboerne.  
979

##### 980 **Beskrivelse af området**

981 Det store Skt. Kjelds kvarter, der afgrænses geografisk af Lersø Park Allé, Østerbrogade, Jagtvej og  
982 jernbanelinjerne, har flere gennemfartsveje end andre tilsvarende kvarterer, og væsentligt mere sivetrafik  
983 foranlediget af andre bilister, der ikke vil vente på at kunne dreje fra Jagtvej ud ad Lyngbyvej. Tilsvarende  
984 benytter mange pendlerbilister fra Strandvejen og Ryvangs Allé og kommuner nord herfor muligheden for  
985 at krydse på tværs af kvarteret til Lyngbyvej mod nord i stedet for at benytte Tuborgvej. Det betyder bl.a.  
986 en lang og farlig skolevej.  
987

##### 988 **Baggrund**

989 Lokaludvalget har i to år samarbejdet med beboerrepræsentanter for Sankt Kjelds Kvarterer øst for  
990 Lyngbyvej og med Områdefornyelse Skt. Kjelds Kvarter, mens den var der. Vi nåede frem til en fælles  
991 markering af de trafikgener, beboerne mærker i deres kvarter og som gerne skal forebygges. Miljø- og  
992 Teknikforvaltningen fulgte arbejdet et godt stykke ad vejen, men trak sig så, da politiet markerede en stejl  
993 holdning.  
994

##### 995 **Overordnede principper**

996 Denne indsats understøtter bydelsplanens tema Fremkommelighed og Østerbroliv. Lokaludvalget har  
997 følgende overordnede principper for udviklingen af trafiksanering i Skt. Kjelds Kvarter:

- 998 • Trafikvejene skal indrettes således, at der opnås et mere normalt og trafikalt roligt boligkvarter. Det  
999 skal kunne lade sig gøre.  
1000

##### 1001 **Lokaludvalgets forslag**

- 1002 • Samarbejdet mellem beboerrepræsentanter, Lokaludvalg, Politiet og Københavns Kommune bør  
1003 genoptages med det sigte at tilrettelægge trafikstrukturen, så de væsentlige trafikale gener  
1004 forsvinder.  
1005  
1006

#### 1007 **4.2.9 Detailhandelen på Østerbros to store butiksgader**

##### 1008 **Formål**

1009 Lokaludvalget har tidligere uden held søgt at engagere butikkerne i bydelens udvikling. Østerbro  
1010 handelsforening har været nedlagt men er nu vendt styrket tilbage. Lokaludvalget har derfor valgt at

1011 gennemføre en større analyse sammen med handelsforeningen. Analysen skal styrke butiksdriften og det  
1012 byliv der hænger tæt sammen med handelsmiljøerne.

1013

#### 1014 **Beskrivelse**

1015 Østerbrogade og Nordre Frihavsgade er bydelscentrets to butiksstrøg. Handelen på Østerbro klarer sig  
1016 relativt godt set i forhold til udviklingen i de fleste andre bydeles bydelscentre. Men der står hele tiden  
1017 butikker tomme, og de er tomme for længe. Desuden mærkes konkurrencen mellem kapitalkæderne og  
1018 enkeltmandsbutikkerne, som desuden tynges af de nu frie butikstider. Lokaludvalget vil gerne stimulere  
1019 butikkerne til at tænke mere fælles og tænke mere fælles på mulige udviklingsperspektiver, der også  
1020 indbefatter handelens rolle i udviklingen af gode handelsvilkår for borgere og kunder.

1021

#### 1022 **Overordnede principper**

1023 Dette indsatsområde understøtter bydelsplanens tema Østerbroliv og Fremkommelighed. Lokaludvalget  
1024 har følgende overordnede principper for udviklingen af Østerbros handelsliv:

- 1025 • Lokaludvalget samarbejder med Handelsforeningen og inddrager alle relevante og interesserede  
1026 parter.
- 1027 • En kerneværdi i udviklingen er dialog mellem butikker indbyrdes og mellem butikker, Lokaludvalg  
1028 og myndigheder.
- 1029 • Handelslivet fremmes bedst muligt ved at se på fælles løsninger på tværs af hver enkelt  
1030 butiksindehavers behov.

1031

#### 1032 **Lokaludvalgets forslag**

- 1033 • Lokaludvalget og Handelsforeningen vil samarbejde med en byplankonsulent. Konsulenten skal  
1034 med sine særlige danske og udenlandske erfaringer og viden hjælpe med at fremme forståelsen for  
1035 butiksdriftens afhængighed af kundegrundlag, af kunders holdninger til butiksmiljøet, til  
1036 butiksudvalget og til de sociale møder, der skal have plads i butiksgaderne.
- 1037 • Der vil blive arbejdet med kundeinterviews, interviews med butikker, korte besøg i samtlige  
1038 butikker og kortlægning af butiksprofiler. Desuden tænker Lokaludvalget at inddrage bydelens  
1039 meget store borgerpanel. Den samlede analyse illustreres i en rapport, og der afholdes et tidligt  
1040 morgendebatmøde med butikkerne.

1041

1042

1043

## 1044 **5. Strategiske retningslinjer for brug af puljemidler**

1045

1046 Et af de værktøjer, Lokaludvalget har for at kunne understøtte udviklingen af bydelen, er puljemidlerne.

1047 Alle lokaludvalg har af Borgerrepræsentationen fået udlagt puljemidler til selvstændig varetagelse.

1048 Østerbro Lokaludvalg sætter gennem puljemidlerne både egne initiativer i gang og støtter eksterne  
1049 ansøgninger om lokale aktiviteter. Fælles er, at der skal være en lokal forankring, og at initiativet skal være  
1050 til gavn for et bredt udsnit af bydelens borgere.

1051

1052 Den største del af puljemidlerne uddeles direkte til borgerne gennem lokaludvalgets puljer, og hvert år  
1053 modtager lokaludvalget mange gode, sjove og skæve ansøgninger fra eksterne ansøgere. For at skabe  
1054 bedre gennemsigtighed for ansøgerne, at lette sagsbehandlingen og sikre en ligelig forvaltning har  
1055 lokaludvalget valgt en række principper, der er samlet i "Retningslinjer for Østerbropuljen". Der bliver  
1056 særligt lagt vægt på følgende:

1057

- 1058 • At der fremgår frivillighed eller medfinansiering.
- 1059 • At der primært er tale om igangsætning af en inspirerende, og gerne ny aktivitet i lokalområdet
- 1060 • At der indgår lokale samarbejdsparter.
- 1061 • At aktiviteten henvender sig til bredest mulige målgrupper og hjælper til at skabe dialog og netværk  
1062 imellem bydelens borgere, brugere og institutioner, gerne på tværs af alder, etnicitet og køn.
- 1063 • At aktiviteten åbner flere og nye muligheder for kultur, sport og fritidsliv - gerne på tværs af de  
1064 kreative miljøer.

1065

1066 Lokaludvalgets puljemidler styrker arbejdet med at udvikle en fælles Østerbroidentitet ved at stimulere,  
1067 understøtte eller igangsætte lokale initiativer, der berører relevante emner for bydelen. Dette kommer til  
1068 udtryk, når Lokaludvalget selv står for større tilbagevendende arrangementer, som Østerbroweekend i  
1069 Fælledparken, der er med til at skabe netværk og dialog mellem borgere, foreninger, offentlige og frivillige  
1070 tilbud, og ved ad hoc-prægede samarbejder om fx borgerdialogarrangementer. Lokaludvalget ser gerne, at  
1071 der sker en spredning af puljemidlerne til flere forskellige målgrupper og gerne i hele bydelen – både til  
1072 store og til helt lokale projekter.

1073

1074 Gennem puljemidlerne er der god mulighed for at skabe engagement og ejerskab for østerbroerne ved  
1075 involvering i et fællesskab omkring udvikling af bydelen på mange forskellige planer – også gennem  
1076 bydelsplanen.

1077

1078 Puljemidlerne skal også bidrage til at virkeliggøre bydelsplanen, hvor Lokaludvalget bl.a. tænker at oprette  
1079 mindre delpuljer til aktiviteter, der understøtter bydelsplanens temaer og indsatsområder.