

Uddrag som input til borgersamlingen

Forord

Østerbro Lokaludvalg har det seneste års tid arbejdet på en ny bydelsplan, som en visionsplan med projekter, som vi vil arbejde konkret med de næste 3 år. Det er en levende plan som der følges op på årligt med mulighed for korrektioner. Den er lige nu i en redaktionel proces og skal så forelægges Borgerrepræsentationen. Status er, at Lokaludvalget netop har godkendt teksten.

Planen er forankret i Fagudvalget for Byplan, Miljø og Teknik under lokaludvalget. Der holdes månedlige møder, som er åbne for alle interessenter – også borgersamlingens medlemmer. Man kan henvende sig til sekretariatet, <https://oesterbrolokaludvalg.kk.dk/vaer-med>

Nedenstående er et udpluk, som vi anser for relevant baggrundsviden for Borgerpanelet

Indsats: Byrum

Borgerpanelundersøgelsen viste at byrum havde næsthøjest prioritet som indsatsområde, og at næsten hver tredje deltager i undersøgelsen pegede på Trianglen som vigtigt projekt.

De konkrete projekter

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

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

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

Resultat af spørgsmål til borgerne søges udbygget med egne analyser over diverse mønstre i trafik, ophold, adfærd, samt hos eksperter. Vi tager fat på Trianglen, Poul Henningsens Plads, og Hans Knudsens plads. Vi har et gennearbejdet oplæg vedr. Trianglen og skitse til PH plads som udgangspunkt. Vi starter med kaffevogn og frivillig arbejdskraft i 2023, Når emnet er modnet søges budgetnotat i BR til foranalyse på plan for en af pladserne. Delfinansiering via fonde kan indgå.

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

Indsats: Trafik.

Borgerpanelundersøgelsen viser en stor efterspørgsel efter forbedring af trafikforholdene. Vi ønsker os en meget mere tryk, trafiksikker og fremkommelig bydel. Det handler også om nedsatte hastighedsgrænser og

kontrol med dem. Det er målet, at især ældre og svagtseende kan færdes trygt på fortove og ikke falder over fortovscafeernes stole eller væltede cykler. Det handler om sikre skoleveje. Og så er det altdominerende problem parkeringsforholdene. Der er for mange biler ift. P-pladser, understøttet af at der i mange områder er udstedt over 110% P-licenser, hvilket fører til spildtid og øget forurening fra borgere som kører rundt i søgen efter en P-plads.

De konkrete projekter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade er en ca. 500 meter lang bydelsgade med en trafik på 1.900 biler og 2.400 cyklister i døgnet. Nygårdsvej er en central skolevej til skolerne i området, og der er en del gennemkørende trafik samt varekørsel til butikker i gaden. I Budget 2020 blev der afsat midler til en foranalyse af forbedrede forhold for cyklister på Nygårdsvej. Foranalysen fra TMF blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget 15. marts 2021, og udvalget besluttede, at ensretning af Nygårdsvej med anlæg af modstrømscykelsti etableres som løsning, såfremt der afsættes finansiering i kommende budgetforhandlinger.

Nygårdsvej har et meget smalt vejprofil med kombineret længde- og skråparkering i begge sider af vejen med en høj belægningsprocent på 77 %-101 %. Den højeste belægning er i aften- og nattetimerne. Der er ingen cykelfaciliteter på vejen, og der er dårlige oversigtsforhold, som gør det utrygt for cyklister. Der er de

seneste fem år registreret ti ulykker på vejen, hvoraf fem har involveret cyklister, og syv ulykker er sket i forbindelse med parkering.

Nygårdsvej ensrettes i retning fra Østerbrogade til Vennemindevej, og cyklister og biler deles om kørebanen. Desuden anlægges en modstrømscykelsti på 2,0 meter, så det er muligt at cykle i begge retninger.

Der anlægges hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af bump, og i alle kryds laves en hævet flade for at nedsætte hastigheden og forbedre oversigtsforholdene. I dag er hastighedsgrænsen 40 km/t på den østlige del af Nygårdsvej, mens der er anbefalet (blå tavle) 30 km/t på den vestlige del af Nygårdsvej. Med dette projekt bliver hele gaden anbefalet 30 km/t.

For at få plads til den nye cykelsti, er det nødvendigt at fjerne parkeringen i den ene side af vejen. Da vejen ensrettes, er det muligt at anlægge kombineret længde- og skråparkering i den anden side af vejen.

Østerbrogade N. Vi har et projekt fra 2010, som er gennemarbejdet og som vi har kæmpet for. Projektet er endnu mere relevant nu, hvor resten af Østerbrogade er rettet op. Planen blev beskrevet i forrige bydelsplan, men ikke gennemført, hvorfor politisk bearbejde bliver nødvendigt.

Østerbrogade er Østerbros puls. Det er en livlig hande­lgade, men bylivet har ikke lige gode vilkår over alt i gaden. Gaden er tæt trafikeret og svær og usikker at passere mange steder – i sær for børn og ældre borgere. Fortove og cykelstier er nogle steder for smalle, og der er generelt for lidt plads til at rumme både fodgængere, parkerede cykler og barnevogne, butiksudstillinger og udendørs servering. Samtidig kan busdriften forbedres i dele af gadens forløb.

Østerbro Lokaludvalgs projekt om Østerbrogade vil fredeliggøre og begrønne gaden. Den motoriserede trafik begrænses, så cyklister, fodgængere og bilister fremover færdes på mere lige og sikre vilkår, og så betingelserne for handels- og caféliv forbedres.

Omdannelsen til miljøprioriteret hande­lgade rækker fra Svanemøllen Station i nord til krydset efter Østerport Station, hvor Dag Hammerskjölds Allé møder Grønningen. Omdannelsen sker i faser. Lokaludvalget ser den nordlige del af Østerbrogade som den del af strækningen, der har det mest aktuelle behov for forbedringer. Det er da den del, Københavns Kommune har udarbejdet et sikkerhedsprojekt for.

Med lokaludvalgets projekt, vil Østerbrogade fortsat være Østerbros puls – blot i en form hvor udeliv og aktivitet opnår langt bedre vilkår. Samlet set løser projektet en lang række udfordringer:

Parkering: Østerbro er præget af for få P-pladser ift efterspørgslen. Megen tid spildes på at lede, og unødvendig CO² udledes. I borgerpanelet ønsker et stort flertal flere P-pladser. Og i kommentarerne er parkering og ufremkommelighed et meget stort problem.

Vores vision er at opnå en væsentlig bedre balance for især borgere og erhvervsliv på Østerbro.

Bedre balance mellem behov og pladser mindsker spildtiden på at lede og reducerer forurening og CO₂ udledning.

Midlerne kan også være færre licenser pr. husstand, flere P-pladser i kældre og P-huse, mere fleksibel udnyttelse af de mange arbejdspladsrelaterede P-pladser, om natten og i weekend. Kommunen har afsat midler til at leje sådanne tidsbegrænsede P-pladser, og vi har indleveret en længere liste med konkrete forslag.

Begunstigelse af beboerparkering ift pendlertrafik. Prisstrukturen for licenser kan også være en parameter. Dog anser vi det urealistisk at etablere flere pladser på gadeplanet. Der bør kræves flere kælderpladser heraf en del med lademulighed ifm nybyggeri.

Et oplagt alternativ er flere delebiler. Der er endnu begrænset interesse for delebiler, men potentialet er stort. Vi kan bakke op om de forskellige ordninger, der findes på markedet. Et konkret udgangspunkt kan være en analyse og beskrivelse af fordele og ulemper, så vi hjælper folk til rigtigt valg ift. deres behov.

Vores mål er at udbud og behov for parkering er i balance. Altså at der er et udbud på 100% ift beboerlicenser, og andre typer behov. Aktuelt er der udstedt 110% licenser ift antal pladser. Vi har behov for et bedre statistisk grundlag bag disse tal før vi sætter reelle mål op. Fx hvor mange delebiler er der på Østerbro opdelt i typer med faste pladser og fri parkering. Antal kælder- og P-hus pladser per kvarter. Vores mål er ikke at en bedre balance leder til endnu flere private bilejerskaber, men at give de delebilsordninger, som benytter alm. P-pladser, bedre betingelser.

Flere gader/områder på Østerbro har ikke delebilsarkering i umiddelbar nærhed. (indenfor 100 – 200 meter)

Vi opfordrer delebilsfirmaerne til at ansøge om flere delebilspladser, både i udvalgte gader, på virksomheders parkeringspladser og i boligforeningers parkeringskældre/pladser, når behovet opstår.

Tættere opfølgning på ulovligt parkerede biler på delebilspladser.

Sikre Skoleveje, laves sammen med fagudvalg børn og unge, så skal koordineres med dem som tovholder.

.