

Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Bydesign
Att: Sara Loisa Matikainen
Ad91@tmf.kk.dk

Randersgade 35, parterre
2100 København Ø
Telefon
3555 7436
E-mail
BD1K@okf.kk.dk

Udkast til udtalelse om Områdefornyelsen for Skt. Kjelds Kvarter

Materialet består af dels en handlingsplan for områdefornyelsen og dels en investeringsredegørelse for Københavns Kommune. Østerbro Lokaludvalg har synspunkter på begge dele.

Investeringsredegørelse for det Nordlige Østerbro

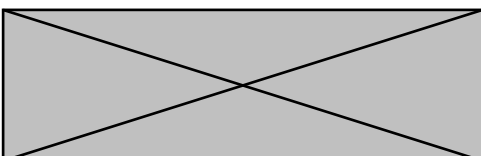
Det fremgår af investeringsredegørelsen, at der planlægges en betydelig fortætning af området. Lokaludvalget finder denne fortætning fuldstændig uacceptabel i et kvarter, der allerede er meget tæt bebygget, og som har et voldsomt behov for forbedrede nærrekreative arealer. Der fremføres i redegørelsen nogle argumenter for denne fortætning, som må tilbagevises ét for ét.

- ”En tættere by er mere bæredygtig”. Det er korrekt på det helt overordnede plan, at en tættere by giver mindre biltrafik. Men det gør ikke det enkelte kvarter mere bæredygtigt. Her spiller mange andre forhold ind, hvor bæredygtighed også må ses i en social og nærmiljømæssig sammenhæng. Det er på den baggrund, man støtter udbygningen af bl.a. Nordhavnen, men ikke fortætning af i forvejen stærkt overbebyggede bykvarterer.
- ”En tættere by er mere livlig”. Den tilførsel af kunder til butikkerne, de mulige m2 kan skabe er peanuts i forhold til den samlede befolkning. Ved at fjerne de potentielle friarealer, der kan bruges til at skabe liv og aktivitet i byen, bliver der tværtimod mindre liv i byen.
- ”En tættere by er mere miljøvenlig, fordi forurenende virksomheder fjernes”. Dette er en absurd påstand set i relation til Østerbro, hvor stort set den eneste forurenende erhvervsvirksomhed er Arrivas garageanlæg. Denne må man godt fjerne og erstatte med en boligbebyggelse.
- ”En tættere by er tryggere fordi forladte erhvervsområder er

14-01-2011

Sagsnr.
2011-2880

Dokumentnr.
2011-33337



utrygge”. Der er ikke forladte erhvervsområder på Østerbro. De store kontorhuse i bl.a. Sejrgade og Landskronagade bidrager ikke til trygheden om natten med deres lukkede facader og mennesketomme gader.

- ”En tættere by er mere økonomisk bæredygtig”. Ja, se her ligger hunden begravet. Pengegriskhed på beboernes bekostning. Og igen, den procentvis lille stigning i skattegrundlaget fraregnet alle udgifterne til skoler og institutioner, når der kommer flere børnefamilier ind i den nye bebyggelse, bidrager intet til serviceforbedringer.

Handlingsplan for områdefornyelsen

Østerbro Lokaludvalg mener, at der er en geografisk skævhed i forslaget. Der er ingen forslag til forbedringer af området vest for Lyngbyvejen. Dette blev fremført af flere af deltagerne fra Lokaludvalget på et tidligere møde med Lokaludvalget om Områdeløftet. Her henviste Mads Uldal til en anden etape af områdeløftet. Men tidsplanen på side 7 indeholder ikke nogen 2. etape.

Området vest for Lyngbyvejen er bebyggelsesmæssigt og funktionelt meget rodet og har stor mangel på friarealer. Der er dårlig forbindelse til området øst for Lyngbyvej. Bebyggelsen langs Lyngbyvejen er stærkt støjramt. Der planlægges flere bebyggelser i området, Jagtvej 171, Beauvaisgrunden med højhuse og åbenbart også en ny boligbebyggelse i Teglværksgade. De i forvejen meget mangelfulde friarealer indskrænkes dermed yderligere.

Områdeløftet bør derfor prioritere en hurtig indsats i dette område før det er helt for sent at forbedre forholdene for beboerne. Lokaludvalget skal således henvise til sin udtalelse om lokalplanen for Jagtvej 171.

Synspunkter på forbedringer af området vest for Lyngbyvej

Her skal bl.a. peges på en række forhold der bør udnyttes og forbedres: Aldersrogade er som Tåsingegade en gade på skrå gade gennem kvarteret, der benyttes som forbindelse imellem Østerbro og Nørrebro og vil blive det i endnu højere grad, når metrostationen åbnes. Områdeløftet i Haraldsgade arbejder med en stribe pladser i Aldersrogade i deres del af kvarteret. Hvad med at fortsætte dem i vores del? Den lukkede ende mod Vibehus skal med byggeriet i Jagtvej 171 indrettes til en plads, der imidlertid bliver stærkt støjramt og vil være helt uegnet til ophold, hvilket den i øvrigt heller ikke indrettes til, fordi det har kommunen ikke råd til. Områdeløftet bør hurtigst muligt tage stilling til denne plads og alternative indretningsmuligheder i gaden for enden af Aldersrogade. Den kunne udmærket omdannes til ophold for beboerne omkring gaden.

Pladsen for enden af F.F. Ulriksgade bør ligeledes afskærmes for støj mod Lyngbyvejen og lukkes for ud- og indgang, så man forhindrer at børn kan løbe ud på Lyngbyvejen.

Manglende sammenhæng imellem vest og øst

Haraldsgade vil blive lukket for gennemkørende biltrafik for en længere periode i forbindelse med Metrobyggeriet. Man kan derfor gribe chancen for at fredeliggøre Haraldsgade. Den fører over i Sejrøgade der fører til Skt. Kjelds Plads. Man kan dermed satse på et strøg Sejrøgade – Haraldsgade, der hæfter de 2 kvarterer sammen og forbinder det vestlige kvarter med Skt. Kelds Plads. Krydset med Lyngbyvejen i Haraldsgade-Sejrøgade er den eneste mulighed for at forbinde de to bydele med hinanden. Denne forbindelse bør derfor forbedres, bl.a. ved at etablere fodgængerovergang i nordsiden.

Eksempel på fejltagtig fortætningsplan

Lokaludvalget vil især protestere imod **forslaget om**

arkitektkonkurrence og bebyggelse rundt om Skt. Kelds Plads.

Redegørelsen viser, hvordan kvarteret har meget stor mangel på steder, hvor især unge kan udfolde sig. Man har ved Skt. Kelds Plads et stort ubebygget areal, der kunne gøre dette område langt mere spændende og attraktivt for ungdomsaktiviteter som skater, rulleskøjter, street basket el.lign. Og så foreslår man at bebygge området! Området, der foreslås bebygget ligger endda sydvest for pladsen, så denne med en bebyggelse, bliver lagt i skygge. **Lokaludvalget skal derfor henstille at arkitektkonkurrencen tages ud af handlingsplanen og at området, der har ligget ubebygget i årevis ved en lokalplan overføres til offentligt formål.**

Andre ønsker til forbedringer af handlingsplanen

Der bør udarbejdes forslag til **Støjisolering** for bebyggelsen langs Lyngbyvejen, der er et af de mest støjramte områder i Københavns kommune – og Danmark.

Handlingsplanen skal suppleres med et **forslag til forbedring af den kollektive trafik** i den østlige del af området, der ligger meget langt fra den eksisterende kollektive trafik. I betragtning af hvor mange ældre mennesker, der bor i området, synes den eksisterende trafikbetjening helt utilstrækkelig

Handlingsplanen mangler en strategi for **de mindre erhvervsvirksomheder** i kvarteret

Med venlig hilsen

Torkil Groving
f.f. Østerbro Lokaludvalg