

Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal

Randersgade 35, parterre
2100 København Ø

Telefon
3555 7436
E-mail

BD1K@okf.kk.dk

Udkast -

Kære Ayfer Baykal

Østerbro Lokaludvalg har i et år arbejdet med forslag til en plan for omdannelse af Østerbrogade til en miljøprioriteret hande­lsgade i hele gaden­ længe­de fra Svanemøllen til Østerport Station. Med denne henvendelse vil vi vil vi bede dig om at foranledige et samarbejde mellem Lokaludvalget og Center for Trafik om at projektmodne vore forslag mhp. behandling i budgetforhandlingerne i de kommende år.

Baggrunden for vores ønske om omdannelse af Østerbrogade er, at denne allerede i dag er Københavns mest trafikerede brogade. Og kommunens trafikprognoser (ifølge VVM redegørelsen for Nordhavnsvejen) viser, at trafikken vil stige yderligere 40 % i de kommende år til trods for at man bygger Nordhavnsvejen, der burde aflaste Østerbrogade.

Lokaludvalgets ønske er at gøre gaden to-sporet med midterhelle, så passagen for fodgængere og cyklister lettes, og bilernes hastighed sænkes. Der bør skiltes med 40 km i timen, og der skal plantes træer i hele gaden­ længe­de. Hvor der er plads til det, foreslås for­to­v og/eller cykelsti gjort bredere. Vægten skal ligge på et bedre miljø og bedre mulighed for at handle, cafébesøg osv.

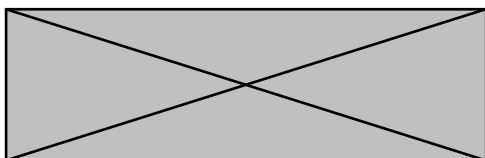
02-09-2011

Projektet består af tre dele. Den nordlige del fra Svanemøllen til Nøjsomhedsvej er udarbejdet med assistance fra Rambøll, som kommunen selv anvender som trafik­kon­su­lent. Denne del er relativt tæt på at kunne prissættes og bringes til politisk behandling. Lokaludvalget prioriterer en realisering af strækningen imellem Svanemøllen og Jagtvej højest.

Sagsnr.
2011-120967

Dokumentnr.
2011-618181

Strækningen fra søerne til Østerport er udarbejdet i samarbejde med Indre By Lokaludvalg og med assistance fra Polyform arkitekterne. Den vil næppe kunne realiseres før arbejdet med metrobyggeriet og jordkørslen er afsluttet.



Endelig har den lokale borgergruppe, Triangelgruppen med assistance fra en lokal arkitekt udarbejdet forslaget til Trianglen og de omliggende gader. Dele af det foreslåede projekt med bredere fortove på øst- og nordsiden vil kunne realiseres hurtigt som led i fodgængerstrategien, mens den større omlægning af pladsen kan viderebearbejdes i samspil med metroforpladsen.

Endelig har Lokaludvalget har fået udarbejdet en trafikanalyse ved kommunens trafikkspecialister (Tetraplan med bistand fra Chr. Overgaard). Denne viser, at det vil være muligt at overflytte både den nuværende og den kommende trafik fra Østerbrogade til Kalkbrænderihavngade. Også selv om Strandboulevarden ligeledes indskrænkes til en tosporet gade. Kun en meget lille del af trafikken vil blive overflyttet til Tagensvej, hvor trafikmængden vil stige mindre end 5 %. Nørre Søgade vil endda kunne blive en smule aflastet, fordi lukningen af Øster Søgade foreslås opretholdt også efter metrobyggeriet er afsluttet.

Det samlede rapportmateriale fremsendes til forvaltningens videre bearbejdning. De enkelte forslag er kort beskrevet i bilag til dette brev. Lokaludvalget har yderligere fået udarbejdet 3 brochurer, der illustrerer forslagene. Disse er egnede til at støtte den politiske proces.

Der har været holdt borgermøder om forslagene i forsommeren, hvor der var stor opbakning til forslagene fra borgernes side. Borgerinddragelsen fortsætter via hjemmesiden og ved diverse arrangementer i efteråret.

Med venlig hilsen

Torkil Groving
f.f. Østerbro Lokaludvalg

Linda Christensen
f.f. Fagudvalget for Teknik og Miljø

Bilag

Kort oversigt over forslagene.

- Imellem Svanemøllen og Jagtvej laves midterhelle, der plantes træer og parkeringen gøres tidsubegrænset hele døgnet. Busstoppestederne foreslås flyttet, så bussen bedre kan komme frem, når der bliver grønt og afstanden mellem stoppestederne optimeres. Det er valgt ikke at flytte kantsten for herved at spare udgifter. Men på nogle strækninger kunne cykelstien i østsiden gøres lidt bredere.
- Fra Jagtvej til Nøjsomhedsvej er der allerede midterhelle. I sydgående retning er der kun én vognbane, fordi den anden benyttes til busbane. I nordgående retning er der derimod to vognbaner. Den inderste foreslås omdannet til parkeringsbane. Herved bliver det muligt at flytte cykelstien ud på det nuværende parkeringsareal og gøre fortovet dobbelt så bredt, så der bliver plads til café-miljø, tøjstativer, gademarked osv. Cykelstien kan faktisk blive lidt bredere herved.
- Fra Nøjsomhedsvej til Trianglen foreslås ingen ændringer bortset fra, at stoppestedet på Trianglen ønskes flyttet nordpå til Østerbrogade.
- Trianglen ønskes omlagt med meget mere plads til gående og ophold. I første omgang ønskes fortovet i øst- og nordsiden udvidet væsentligt på bekostning af stoppestederne. Når metrostationen er færdig, ønskes midterarealet gjort 'landfast' ved det sydlige fortov og kørebanen lukket, så man får et stort attraktivt opholdsareal. Sidegaderne Odensegade og Rosenvængets Alle gøres samtidig til gågader eller sivegader i den vestlige ende.
- Den sydlige del af Østerbrogade langs søerne gøres meget smallere, igen 2 kørebaner og midterhelle. Også her ønskes der plantet træer langs gaden. Det østlige fortov foreslås udvidet. Men først og fremmest foreslås vestsiden af gaden med muren mod søbredden flyttet, så der bliver mere plads i eftermiddagssolen langs søen. Lokaludvalget har også ideer til ændring af søbredden, når metrobyggeriet er afsluttet.
- Dag Hammerschiölds Allé ønskes ligeledes gjort 2 sporet. Her er behovet for passage mindre, så man kan spare midterhellen. I stedet foreslås fortovet i den vestlige side af gaden gjort bredere, så dette kan udnyttes til mere ophold, aktiviteter, gøgl osv. især ved biblioteket og skolen. Denne del af forslaget må dog vente til jordkørslen er afsluttet. En omlægning af Lille Trianglen til en plads

og lukning af Øster Søgade må ligeledes vente til borearbejdet i søen er afsluttet.

- For at få biltrafikken til ikke at vælge Østerbrogade, men Folke Bernadottes Alle og Kalkbrænderihavnsvej ønskes Grønningen ændret, så cykelsti og fortov føres ud på midten af gaden og højresvingbanen flyttet ind til parkkanten. Herved undgår man at bilerne må holde og vente på den ligeud kørende cykeltrafik og fodgængerne, så kapaciteten i krydset nedsættes betydeligt.