

Nørrebro Lokaludvalg
Trafikplan for Nørrebro
2012



Indledning

København har en vision om at satse på Grøn Mobilitet. Målet er at København skal være verdens første CO2-neutrale hovedstad. På Nørrebro bakker vi op om denne målsætning og vi mener derfor, at det er vigtigt at der bliver satset på grønne transportmidler som cykel og kollektiv trafik når trafikken på Nørrebro skal planlægges. Som et led i denne planlægning har vi i Nørrebro Lokaludvalg kommet med vores eget bud på en trafikplan.

Trafikplanen er Nørrebro Lokaludvalgs bud på hvordan trafikken skal udvikles på Nørrebro. Vi har stillet tre principper op, som vi mener trafikken på Nørrebro skal følge. Nørrebros udfordring er, at vi er en tætbeholdt bydel, hvor vi har meget lidt plads. Det kan også ses som en fordel – afstandene er korte, stort set alt er inden for rækkevidde – det skal vi udnytte og samtidig sikre at vi får nogle fælles udearealer, gader og pladser, hvor mennesker og ikke biler prioriteres.

Nørrebro Lokaludvalg bakker op om det store arbejde og de planer der er udarbejdet i forbindelse med områdeløftene for Nørrebro Park-, Mimersgade-, Sjællandsgade- og Haraldsgadekvarteret. Nørrebro Lokaludvalgs Trafikplan bygger videre på disse planer.

Erik Brandt, tovholder for trafikplanen

Kim Christensen, formand for Nørrebro Lokaludvalg

Læsevejledning

I trafikplanen er de tre principper beskrevet individuelt. Til hvert princip er tilknyttet en række initiativer, der underbygger princippet, samt en konkret case, der beskriver hvordan et initiativ kan implementeres.

Principper, initiativer og cases er beskrevet i den første halvdel af trafikplanen.

Grundlaget for denne trafikplan udgøres foruden af de fire områdeplaner også af Nørrebro Lokaludvalgs holdning til planer for Nørrebro Stationsområde, Metro Cityring, Bynet 2018 og Fremtidens Nørrebrogade.

Samlet indeholder planerne en lang række af konkrete projekter på Nørrebro, med fokus på at forbedre de trafikale forhold. Enkelte projekter er allerede udført, mens Nørrebro Lokaludvalg fortsat vil arbejde for at de resterende bliver udført.

Konkrete projekter fra planerne er samlet i projektlister bagerst i trafikplanen. Projektlisterne er opdelt efter "Ønskede projekter" og "Gennemførte projekter". I listerne er angivet fra hvilke planer projekterne har deres oprindelse. Derudover er der tilføjet en projektlister med projektønsker fra borgere, erhvervsdrivende og foreninger på Nørrebro på baggrund af et borgermøde / trafikworkshop afholdt d. 19. juni 2012. Projektlisten indeholder kun projekter Nørrebro Lokaludvalg kan stå inde for og vil arbejde for.

De tre projektlister er medtaget i den sidste halvdel af trafikplanen.

Indholdsfortegnelse

Princip 1: Reducere den gennemkørende trafik.....	4
Princip 2: Fremme miljørigtige løsninger for erhverv og beboere.....	8
Princip 3: Tilgodese lette og svage trafikanter	12
Projektlister.....	16
Ønskede projekter	17
Gennemførte projekter	19
Nye projektønsker fra borgere og erhvervsdrivende.....	20

Titel: Trafikplan for Nørrebro, 2012

Udarbejdet af: Nørrebro Lokaludvalg med bistand fra Via Trafik

Fotos: Via Trafik

Layout: Nørrebro Lokaludvalg

Udgivelse og copyright: Nørrebro Lokaludvalg

Kontakt:

Nørrebro Lokaludvalg

Københavns Kommune

Lundtoftegade 87

2200 København N

Telefon: 35371440

E-mail: noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk

Web: <http://www.noerrebrolokaludvalg.kk.dk/>

Princip 1:

Reducere den gennemkørende trafik

Problem

Gennemkørende biltrafik, der uden ærinde eller stop kører igennem Nørrebro, betragtes af Nørrebro lokaludvalg som en belastning for bydelens beboere og erhverv. Den gennemkørende trafik fylder i gadearealerne og gør den lokale trafikafvikling på Nørrebro mindre smidig.

Som et brokvarter mellem den indre by og det øvrige Storkøbenhavn må gennemkørende trafik kunne forventes på Nørrebro. Der må dog stilles krav til, at denne trafik så vidt muligt ikke afvikles i bil.

På Mimersgade blev det inden busslusen og vejlukningen ved Nørrebrohallen registreret, at omkring 80 % af den samlede biltrafik på vejen var gennemkørende. [Kilde: Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret]

Ønske

Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at den gennemkørende biltrafik begrænses og afvikles via de overordnede trafikveje, som Åboulevard, Tagensvej og Jagtvej. De overordnede veje ønskes anlagt som tunneler under jorden, så støj- og trafikgener fra biltrafikken mindskes. Den store andel af cykler kan også blive problematisk, hvis ikke cykelstierne opgraderes efterhånden som der kommer flere cyklister. Gennemkørende cykeltrafik anses dog ikke som et problem i samme størrelsesorden som gennemkørende biltrafik. Bustrafikken igennem Nørrebro er nødvendig, da den forbedrer mulighederne for transport både på

Nørrebro og til/fra Nørrebro. På sigt ønsker Nørrebro Lokaludvalg at den kollektive trafik bliver skinnebåren og elektrificeres.

Initiativer

Den gennemkørende trafik på Nørrebro kan reduceres ved en række initiativer, der påvirker den trafikale udvikling i bydelen. Nedenfor er udvalgte initiativer beskrevet gennem ord og billeder.

Trængselsring rundt om København

Med en trængselsring er det hensigten, gennem økonomisk regulering, at påvirke biltrafikken. Ringens placering og niveauet af afgifter påvirker effekten af ringen. En snæver ring vil overordnet set have størst effekt i forhold til at reducere trafikken inden for ringen, mens en forøgelse af ringen vil betyde en mindre effekt inden for ringen. Tidligere beregninger for Transportministeriet peger på, at etableringen af en trængselsring kan reducere biltrafikken på fx Jagtvej med op til 10 %. Indførelse af en trængselsring kræver en vedtagelse af et lovforslag i folketinget.



Forslag til placering af trængselsring

Cykelsuperstier

Flere og bedre cykelstier kan være med til at fremme cykeltrafikken generelt. For at fremme cykelpendling (hvor cyklen dagligt benyttes som det primære transportmiddel fx mellem hjem og arbejde) er det nødvendigt med hurtige og direkte ruter uden mange stop i fx signalanlæg. På Nørrebro skal pendlerruter



Albertslundruten, Cykelsupersti

indrettes i forhold til cyklisterne og andre lette trafikanter med virkemidler såsom bussluser og vejindsnævninger. Til cykelpendlerne kan der være services som grønne bølger, nedtællingssignaler, cykelpumper og fodhvilere. Cykelsuperstien Albertslundruten mellem Vesterport og Albertslund, er et eksempel på en eksisterende rute. Den planlagte cykelsupersti Ballerupruten, der via Nørrebrogade skal gå gennem Nørrebro, har en potentiel vækst i daglige cykelpendlere på 40 % i forhold til i dag.

Grønne cykelruter

Cyklisme skal fremmes på Nørrebro for derved at reducere behovet for biltrafik. Cykelruter anlagt i grønne omgivelser kan forhøje cykeloplevelsen, hvilket typisk gavner den rekreative cykling. Københavns Kommune har fx anlagt den Grønne Cykelrute gennem Nørrebroparken, og har planlagt yderligere en rute gennem Mimersgade og Guldbergsgade. Grønne Cykelruter kombineret med cykelsuperstier skal koordineres og skabe et sammenhængende cykelnet som forbinder Nørrebro med de øvrige bydele, og kan medvirke til en reduktion af gennemkørende biltrafik.



Grøn cykelrute i Nørrebroparken

Mere og bedre cykelparkering

Cykler parkeret midt på fortovet eller op ad en butiksfacade kan være irriterende for alle parter. God og hensigtsmæssig cykelparkering kan i modsat fald gøre det nemt at ankomme til målet på cykel uden at det medfører gener for andre. Et ønske om mere cykeltrafik medfører et naturligt behov for også at fokusere på mere og bedre



Cykelstativ med indbygget wire

cykelparkering omkring lokaliteter der tiltrækker meget trafik. Som minimum bør antallet af cykelparkeringspladser forøges i samme grad som antallet af cyklister stiger på en given lokalitet. Kommunen skal lave en screening af bydelens gaderum som skal afdække hvor der specifikt er behov for supplerende cykelstativer. Kommunen skal finansiere anlægsudgifterne, og der skal ydes tilskud til initiativtagere til opsætning af cykelparkering på private arealer. Retningslinjerne for opsætning af cykelstativer skal forsimples, så det bliver nemmere at få tilladelse, og der skal udarbejdes en standard for hvordan bilparkering hensigtsmæssigt kan ændres til cykelparkering.



Manglende cykelstativer langs en facade

Bredere cykelstier

Lovmæssige minimumsmål for cykelstiers bredde giver mulighed for at alle cyklister kan komme frem – både med to eller tre hjul og med eller uden cykelanhænger. På de mest befærdede cykelruter på Nørrebro er minimumskravene dog ikke længere tilstrækkelige, da cyklisterne ofte kører med meget forskellige hastigheder. Det skyldes desuden antallet af cyklister og andelen af trehjulede ladcykler, der fylder mere i bredden end almindelige cykler. Bredere cykelstier forbedrer fremkommeligheden for cykeltrafikken, og gøre det mere attraktivt at cykle. Primære cykelruter bør have stibredder der afspejler cykeltrafikken på Nørrebro og forsøgsprojekt med overhalingsspor skal udbredes og gøres permanent.



Trængsel på cykelstien ved Dr. Louises Bro

Detaljeret vejnetsplan

En vejnetsplan kan målrette den lokale planlægning af trafikken, således at alle er klar over hvilke veje, der er tiltænkt at afvikle gennemkørende pendlertrafik og hvilke veje, der er tiltænkt som lokale beboelsesveje som kun skal afvikle lokal ærindetrafik. En stor del af vejene på Nørrebro er lokalveje, så en yderligere opdeling af lokalvejene kan være et redskab til at fastlægge hvilket trafikalt formål en given vej skal have. En yderligere detaljering af Københavns Kommunes vejnetsplan kan desuden være et værktøj til at vurdere om det er muligt at ændre den fysiske udformning ved fx vejlukninger.

Trafiksanering af bygader

Tilpasning af omgivelserne til den ønskede hastighed kan ske ved trafiksanering af bygaderne. Nørrebro Lokaludvalg ønsker at hastighedsbegrænsningen på bygaderne højst er 30 km/t. Trafiksaneringer der har en hastighedsdæmpende effekt kan være bump og indsnævring af veje. Sidstnævnte vil skabe mere plads til fodgængere og cyklister, og gademiljøet vil i højere grad appellere til ophold, handel og leg. Udvalgte strækninger skal laves til lege- og opholdsområder, hvor bilister skal være særlig opmærksomme for gående, og hvor det er tilladt at opholde sig på vejen i hele dens bredde.



Kollektive forbindelser gennem Nørrebro

God kollektiv trafik vil sikre gode forbindelser til, fra og igennem Nørrebro. Det kan opnås ved en udvidelse af Metroen på indre Nørrebro, og etablering af en letbane bør undersøges nærmere. Tilkobles den kollektive trafik parkeringsanlæg uden for byen, vil pendlere have et attraktivt alternativ til bilen. På sigt ønsker Nørrebro Lokaludvalget at den kollektive trafik bliver skinnebåren og elektrificeres.

Case: Bussluse i Mimersgade

Problem

Inden vejlukningen i Mimersgade øst for Hamletsgade var omkring 80 % af trafikken på Mimersgade ud for "Mimers Plads" gennemkørende trafik. Der kørte ca. 15.000 biler igennem kvarteret på Mimersgade, og kun ca. 20 % af bilerne havde ærinde i området. Af de 12.000 gennemkørende trafikanter kørte størstedelen via Mimersgade og Hamletsgade, mens en mindre andel fulgte Mimersgade til Jagtvej. I dag er der etableret permanent vejlukning øst for Hamletsgade, hvilket dog ikke begrænser den gennemkørende trafik via Mimersgade og Hamletsgade.

Løsning

Vejlukningen i Mimersgade flyttes vest for Hamletsgade og ændres til en bussluse, der kun tillader passage for busser i rute, redningskøretøjer, politi, særlige køretøjer samt cyklister og fodgængere. Busslusen understøttes med en omkanalisering og reducere af den gennemkørende trafik, som i højere grad skal ledes ud på Ring 2. Det omfatter åbning af venstresving ad Lygten for indad kørende trafik fra Frederikssundsvej, og vejlukning på Ørnevej under højbanen.

Resultat

Busslusen vil umiddelbart medføre, at kvarteret bliver aflastet yderligere for gennemkørende biltrafik. På Hamletsgade forventes trafikken at falde til ca. 2.000 biler i døgnet. Reduktionen i trafikbelastningen vil mindske vejens barrierevirkning, og der bliver frigjort arealer til byrum, pladser, bredere fortove samt forbindelser på tværs af vejen, ligesom støj- og luftforureningen påvirkes. Med en bussluse vil flere beboere opleve mindre støj.



Illustration af bussluse i Mimersgade. [Trafik- og byrumsplan for Mimersgadekvarteret.]



Princip 2:

Fremme miljørigtige løsninger for erhverv og beboere

Problem

Hvis udviklingen inden for bilisme fortsætter som hidtil, forventes udledningen af CO₂ at stige jævnt. I dag mangler der alternativer til bilen for erhvervsdrivende på Nørrebro. Gennem den teknologiske udvikling vil det være muligt at reducere udledningen. Hvis den politiske målsætning, om at København skal være verdens første CO₂-neutrale hovedstad, skal opnås, skal der imidlertid mere til. Det gælder nationalt, men også lokalt på Nørrebro.

Ønske

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at fremme tiltag, der gør det nemt og let for erhvervsdrivende og beboere på Nørrebro at vælge miljørigtige løsninger. I en tætbeholdt bydel som Nørrebro er det oplagt at sikre gode kollektive transportmuligheder. Befolkningsstæthed medfører et stort kundegrundlag. Miljørigtige løsninger er således i høj grad koncentreret omkring kollektiv trafik og cykelløsninger. Biltrafikken skal fortsat nedprioriteres så det lave bilejerskab på Nørrebro på færre end 150 personbiler pr. 1.000 indbyggere kan fastholdes, men dog med gode muligheder for at erhvervsdrivende kan modtage varer.

De miljørigtige løsninger bør indpasses i byrummet ved at gader indrettes med udgangspunkt i gang- og cykeltrafik. På gader med kollektiv transport skal dette også være afspejlet i den fysiske udformning. Trafik med privat- og varebiler skal i mindst muligt omfang reducere fremkommeligheden for gang- og cykeltrafikken.

Initiativer

Gennem en række trafikale initiativer skal den trafikale udvikling på Nørrebro udvikles til at blive mere miljøvenlig. Nedenfor er udvalgte initiativer beskrevet gennem ord og billeder.

Antallet af P-pladser på Nørrebro fastfryses

En effektiv måde at regulere biltrafik er gennem regulering af antallet af P-pladser. Nørrebro Lokaludvalg ønsker at fastholde antallet af eksisterende P-pladser. En optimering af udnyttelsen af eksisterende P-pladser og parkering i underjordiske anlæg finansieret af brugerne skal skabe nye byrum til leg og ophold.

1 times parkering / læssezoner ved handelsstrøg

Det skal fortsat være attraktivt at være erhvervsdrivende på Nørrebro. Som et virkemiddel dertil skal det være nemt og let at parkere kortvarigt med bil i forbindelse med handel eller afsætning af varer.

P-zone på hele Nørrebro

Lige som antallet af P-pladser kan medvirke til at regulere den lokale biltrafik, kan afgift på parkering også regulere biltrafikken. Øget afgift tiltrækker mindrebiltrafik. I dag er der P-zoner (betalingsområde) inden for Jagtvej, og det er således gratis at parkere på den ydre del af Nørrebro. Supplerende P-zoner på ydre Nørrebro vil gøre det mindre attraktivt at eje og benytte bil på Nørrebro.



Parkeringszoner i København

Fremme grøn varetransport og initiativer som delebil og el-biler

Varetransport med ladcykel eller cykelbude kan flytte trafikken fra vejene over på cykelstierne. Større vareleverancer i el-biler kan reducere afhængigheden af kul og olie, ligesom optimeret logistik omkring varetransport kan reducere kørselsbehovet.

For virksomheder og borgere kan anvendelse af delebilsordninger frem for egen bil resulterer i mindre bilkørsel. Delebilordninger målrettet lokale virksomheder kan begrænse behovet for firmabiler. Eksemplerne er ikke nye eller ukendte, men større viden og kendskab til initiativerne vil kunne styrke benyttelsen af dem. Kampagner og demonstrationsprojekter vil øge opmærksomheden omkring grønne transportformer, mens afgiftsfritagelse af el-biler og etablering af særlige P-pladser til el-biler og delebiler skal gøre det oplagt at vælge CO₂ venlige transportmidler.

Demonstrationsprojekter

En måde at styrke benyttelsen af miljøvenlige transportformer er gennem demonstrationsprojekter. Ofte er usikkerhed omkring de praktiske konsekvenser medvirkende til at trafikanter afholder sig fra nye initiativer. Nørrebro Lokaludvalg ønsker at der gennemføres demonstrationsprojekter for derigennem at kunne informere om miljøvenlige initiativer. Oprettelse af innovationsværksteder skal forvandle ideer til grøn mobilitet fra borgere, studerende og medarbejdere til virkelighed. Informationsmateriale og kampagner kan være med til at udbrede kendskabet.



Parkering for el-biler

Cykelvenlige arbejdspladser

Nørrebros arbejdspladser skal være med til at sikre mindre bilpendling gennem initiativer som god cykelparkering, bade- og skiftemulighed på arbejdspladserne og mulighed for at benytte firmacykler til arbejdsrelateret transport. Afskaffelse af transportfradraget skal lette fravalget af bilen, og de øgede indtægter skal billiggøre den kollektive trafik. Øget oplysning til arbejdspladser om miljøvenlige tiltag skal gøre arbejdspladserne mere cykelvenlige. Nørrebro Lokaludvalg opfordrer virksomheder til gennem Cyklistforbundet at blive certificeret som cykelvenlig arbejdsplads.

Udbygning af metro og gode buslinjer

Den høje befolkningstæthed på Nørrebro betyder, at den kollektive trafik har et stort kundegrundlag. Nørrebro Lokaludvalg ønsker at Metroen bliver udbygget til også at servicere indre Nørrebro. Metroen kobles til en letbane til primære pendlerruter fra forstæderne ind mod byen. Det er tidskrævende at udvide metronettet og anlægge en letbane. Derfor er det vigtigt at fastholde en god betjening af busser på hele Nørrebro.



Det er målet at ingen arbejdsplads eller bolig ligger mere end 300 m fra en station eller et busstoppested. Målet betyder at ingen skal føle det uoverkommeligt at benytte den kollektive trafik på Nørrebro. Udvidelse af det kollektive trafiknet kræver grundig koordinering med de forskellige aktører på området.

Case: Elmegade

Problem

Elmegade benyttes i dag som gennemkørselsvej for biltrafikken. Bilerne hæmmer gadens byliv, og optager udearealer som kunne benyttes af caféer og øvrigt erhverv beliggende på gaden.

Hvad er udført?

Elmegade har gennemgået en større forandring de seneste år. Gaden er blevet ensrettet men med cykeltrafik i begge retninger. De erhvervsdrivende er tilgodeset med læssezoner. Mellem gadeforløbets opmalede, bugtede forløb er der ud over læssezoner etableret ekstra cykelparkering til gadens mange cyklende.

Forsøgsprojektet har bevirket, at Elmegade på mange punkter er blevet mere tilgængelig for beboere og handlende. Biltrafikken er blevet reduceret som følge af ensretningen og cyklisternes forhold er blevet forbedret.

Løsning

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at det nuværende forsøgsprojekt på Elmegade suppleres med vejlukning for biltrafikken ved Nørrebrogade. En vejlukning vil skabe plads til at udvide fortovet og vejen vil i højere grad kunne omdannes til en strøggade. Det giver gode muligheder for ophold og vil gøre det nemt og trygt at krydse vejen. Herved vil det blive endnu lettere at ankomme til gaden som cyklist eller fodgænger. En vejlukning skal være en del af trafikforsøget og konsekvenserne skal således evalueres inden der træffes en permanent beslutning.

Resultat

Lukning af Elmegade vil henlede gennemkørende trafik til at benytte de overordnede veje. Cyklisternes forhold kan forbedres yderligere, hvilket vil gøre det mere trygt og sikkert at cykle i gaden. Øget cykeltrafik kombineret med gode muligheder for ophold vil være til gavn for gaden erhvervsliv.

Det er hensigten at Elmegade i endnu større grad end i dag bliver et positivt eksempel på hvordan en fysisk udformning af en gade kan være med til at fremme valget af cykel frem for bil som transportmiddel. Elmegade viser at dette valg ikke behøves at ske på bekostning af beboere eller erhvervsdrivende.



Forsøgsprojekt i Elmegade med ensretning af biltrafikken.



Princip 3:

Tilgodese lette og svage trafikanter

Problem

En levende by består af mange forskellige elementer. Biltrafik, cykeltrafik, fodgængere, busstrafik mv. En by med meget biltrafik kan føles fuld af puls og indtryk, men hvis der ikke er nogen mennesker i bybilledet, kommer byen til at virke tom og fjern. Derfor skal de lette trafikanter tilgodeses på Nørrebro.



En gade med liv og levende ansigter



En gade med liv men uden ansigter

Der skal være plads til alle i trafikken. Færdselsarealerne skal være for alle. Det gælder også svage trafikanter, der eksempelvis er svagtseende, benytter kørestol eller dem der kun har lidt erfaring med trafikken.

Ønske

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at lette og svage trafikanter skal tilgodeses, således at de ikke oplever færdselsarealerne som begrænsende barrierer. Der

skal skabes et sammenhængende net for svage trafikanter som letter deres færden i byen. Lette trafikanter skal samtidig tilgodeses, så trafik med privat- og varebiler i mindst muligt omfang reducerer fremkommeligheden.

Initiativer

Gennem en række trafikale initiativer skal de lette og svage trafikanter tilgodeses på Nørrebro. Nedenfor er udvalgte initiativer beskrevet gennem ord og billeder.

Skolebørn

Skolebørn skal have mulighed for trygt at gå eller cykel til skole. Trafiksikre skoleveje er i den sammenhæng nødvendige. Biltrafik gør det utrygt for cyklister og fodgængere at færdes i trafikken, og kan i værste fald medføre at flere børn bliver kørt til skole. Tæt på den enkelte skole bliver problemerne mest synlige. Jo mere biltrafik, der koncentrerer omkring mødetidspunkterne, jo mere utrygt bliver det at færdes som fodgænger eller cyklist. Det kan i værste fald medføre mere biltrafik og begyndelsen på en uheldig spiral. For at bryde spiralen ønskes et forbud mod biltrafik på vejene omkring skolerne i tidsrummene før og efter skoletid. Alternativt kan der arbejdes med lavere hastighedsgrænser på vejene omkring skolerne. Trafikpolitik på skolerne kan bidrage til en positiv udvikling.



Gående børn på vej til skole

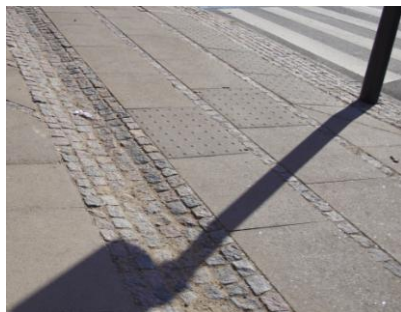
Gående

De gående trafikanter er ofte dem, der gør ophold i byrummet og dermed bidrager til livet i byen. Trafikkens afvikling er imidlertid ofte indrettet efter biltrafikkens præmisser. Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at den gående trafik skal

tilgodeses med trafiksikre og tryghedsskabende løsninger. Der skal etableres gåruter afskærmet fra bil- og cykeltrafikken, og byrummet skal opfordre til ophold. Nogle ruter skal målrettes pendlere og andre med fokus på oplevelser.

Ældre og færdselshandicappede

Høj alder skal ikke være en begrænsning for at færdes i trafikken. Færdselsarealerne skal i videst muligt omfang være indrettet, så ældre trafikanter føler sig trygge og kan overskue situationen. En funktionsnedsættelse bliver først til et handicap, når individet møder barrierer i det omgivende miljø. Når barriererne fjernes og tilgængeligheden øges, kan handicappet formindskes eller elimineres. Tilgængelighed for alle på veje, gader og pladser er derfor et mål på hele Nørrebro. Store niveauforskelle, stejle ramper, manglende belysning og for få bænke er eksempler på tilfælde, der kan være problematiske for ældre og færdselshandicappede. Kommunens handicappolitik vedrørende trafikarealer skal overholdes, som sikres ved en gennemgang af projektmateriale (tilgængelighedsrevision) med fokus på lette og svage trafikanter ved nye anlægsprojekter. En inspektion af eksisterende forhold skal sikre at gaderummet er indrettet tilgængeligt med sænkede kantsten ved overgange, korrekt placering af knopfliser etc.



Opmærksomhedsfelt af taktile fliser

Belysning

Svag eller dårlig belysning kan resultere i stor utryghed blandt gående og cyklende. Foruden en risiko for dårlig trafikikkerhed, kan dårlig belysning også resultere i at lette trafikanter afholder sig fra at benytte en vej, gade eller plads. Inspektion kombineret med måling kan sikre tilstrækkelig belysning og god farvegengivelse som er tryghedsskabende og kriminalitetsbekæmpende.

Styrke strøggaderne

Ideen med strøggader er, at trafikken dæmpes til fordel for fodgængerne med gode muligheder for ophold langs vejen. Strøggaderne skal understøtte bylivet til fordel for detailhandlen og boliger ved at styrke de bymæssige kvaliteter i de enkelte bydele. Strøggaderne skal styrkes ved at anlægge brede fortove og det skal være nemt at krydse vejen, så butikker og cafeer på begge sider er let tilgængelige. Den gennemkørende biltrafik på strøggaderne minimeres, og den øvrige biltrafik afvikles under hensyntagen til strøggademiljøet. Forhold for cyklister skal være gode med et trygt, sikkert og fremkommeligt trafikmiljø, og cykelparkering skal give mulighed for ophold.

Nem adgang til en cykel

Besøgende og turister skal have mulighed for at transportere sig rundt på Nørrebro på en cykel. Ordningen med bycykler bør udbredes til Nørrebro, med standere nær centrale lokaliteter. Det vil gøre det oplagt at se bydelen fra en cykel og styrke detailhandelen. DSB og Københavns Kommune arbejder i øjeblikket på et pilotprojekt med nye bycykler. Nørrebro bør som minimum være omfattet af et endeligt projekt.

Et alternativ til bycyklen er en el-cykel. En el-cykel er velegnet når længere afstande skal tilbagelægges. En el-cykel som låncykel vil være attraktivt for folk, der normalt benytter bil, men har behov for cykel i en kortere periode eller ønsker at afprøve en el-cykel inden et køb. Samme låneordning skal etableres for ladcykler.



Den eksisterende bycykel i København

Case: Periodevis lukning af Skt. Hans Gade

Problem

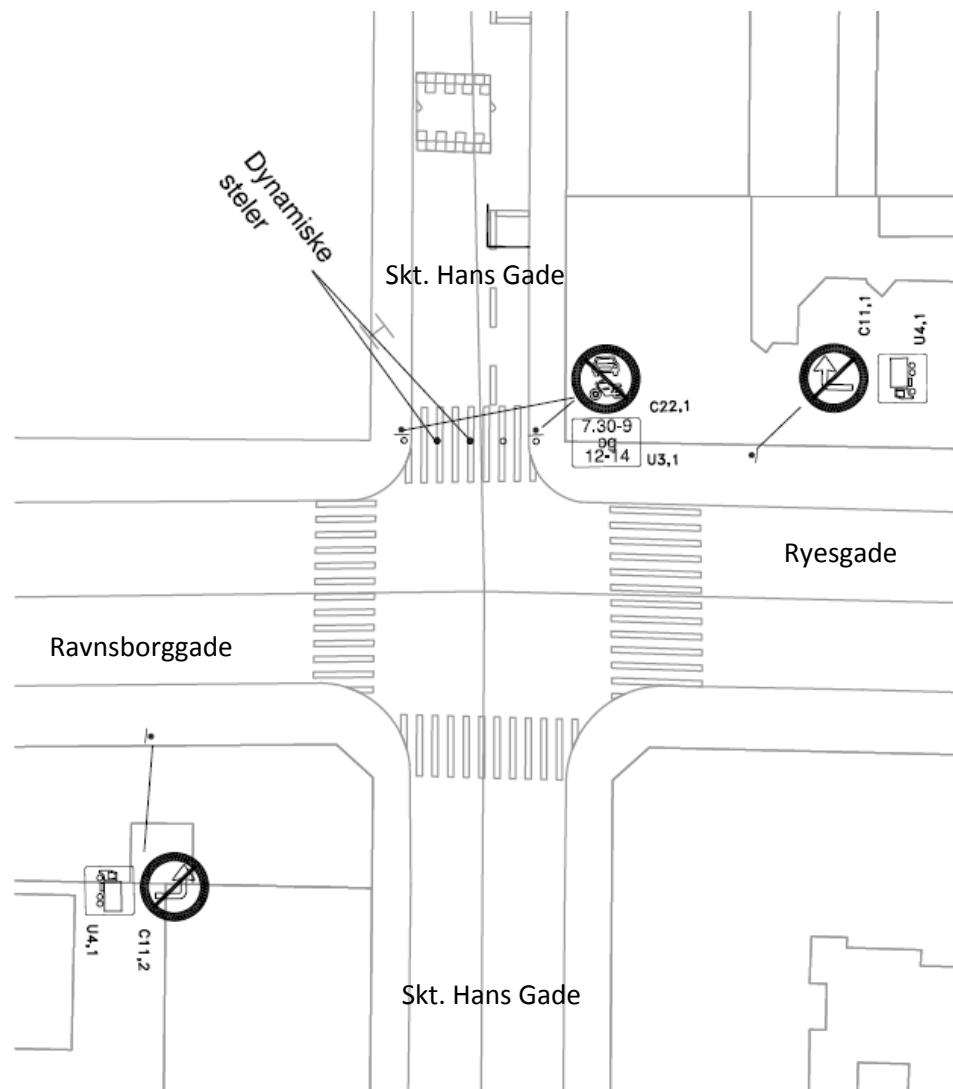
Sankt Hans Gade benyttes som skolevej for børn i lokalområdet. Gaden har et smalt vejforløb, og det kan føles utrygt at færdes i trafikken på gaden som let trafikant. Særligt nye i trafikken kan føle sig utrygge.

Løsning

Trafikken på Skt. Hans Gade vil hovedsagligt kunne afvikles som hidtil, men i to tidsrum hvor skolebørn primært færdes i trafikken lukkes vejen for bilkørsel. Dynamiske steler spærrer for indkørende køretøjer i de forudbestemte tidsrum, som kombineres med passive steler for at hindre udenomskørsel.

Resultat

Vejlukningen vil tilgodese skolebørnene og give dem en tryk og sikker rute til og fra skole. Den øgede tryghed på vejen kan tiltrække øvrige cyklister og fodgængere til i højere grad at benytte gaden. Afviklingen af biltrafik vil kun blive påvirket i mindre grad, da vejlukningen kun aktiveres i to tidsrum i løbet af dagen.



Skitsetegning med placering af steler til periodevis lukning af Sankt Hans Gade fra Ravensborggade og Ryesgade. Skt. Hans Gade er i dag ensrettet i retningerne væk fra Ravensborggade og Ryesgade. [Kilde: Sjællandsgadekvarteret, Projektforlag for strækningen Skt. Hans Gade – Guldbergsgade, 6 nedslagspunkter, Københavns Kommune, 2008]



Projektliste

For at give et overblik over konkrete tiltag Nørrebro Lokaludvalg arbejder frem imod, er projekterne fra de tidligere planer samt projekter der udspringer fra øvrige trafikale planer samlet i projektliste.

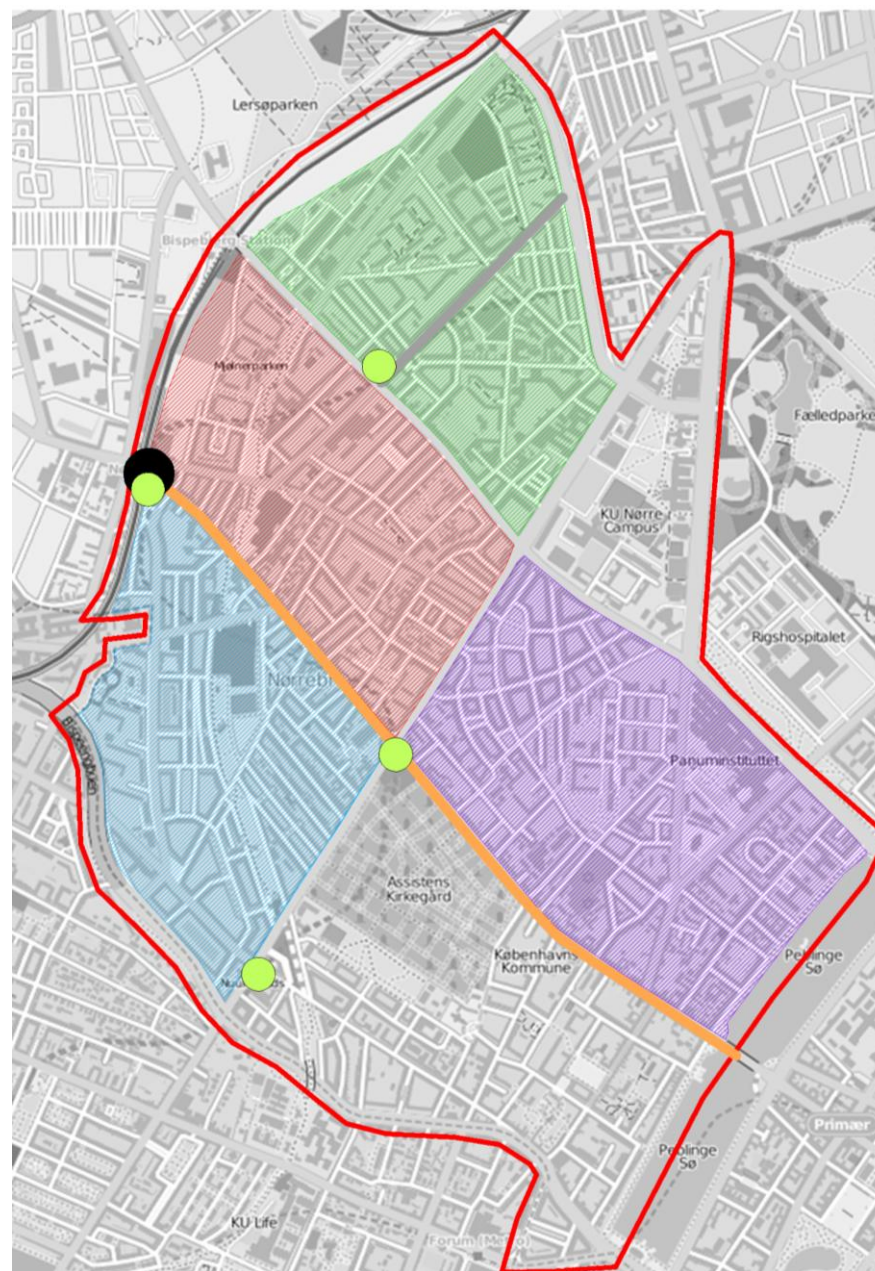
Herunder er listet de planer der danner grundlag for projektlisten.

Trafik- & Byrumsplaner:

1. Trafikplan for Nørrebro Park Kvarter, Nørrebro Park Kvarterløft
2. Byrums- og Trafikplan for Haraldsgadekvarteret, Haraldsgadekvarterets Områdeløft
3. Sjællandsgadekvarteret, Projektforslag for strækningen Skt. Hans Gade – Guldbergsgade, Københavns Kommune
4. Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret, Områdefornyelsen Mimersgadekvarteret

Øvrige trafikale planer for Nørrebro:

5. Nørrebro stationsområde
6. Metro cityring
7. Bynet 2018 (Plan for udvikling af den kollektive trafik i København)
8. Fremtidens Nørrebrogade



Kortgrundlag: www.openstreetmap.org

Ønskede projekter

Projekter fra tidligere planer, der endnu ikke er gennemført, men som Nørrebro Lokaludvalg fortsat ønsker gennemført. Til hvert projekt er angivet hvilket af de tre overordnede principper projektet påvirker. Projektnummerets farve henviser til hvilken plan projektet er tilknyttet.

Princip 1: Reducere den gennemkørende trafik

Princip 2: Fremme miljørigtige løsninger for erhverv og beboere

Princip 3: Tilgodese lette og svage trafikanter

	Navn Beskrivelse	Tilknytning til de tre overordnede principper		
		1	2	3
1	Omprofilering af Lundtoftegade Ny cykelsti i vestsiden mod syd	•		•
2	Ny pladسدannelse på en del af Stefansgade			•
3	Overføring af den regionale cykelrute ved Hellebækgade Egen fase i lysreguleret kryds	•		•
4	Overkørsler på Hillerødgade Fortov og cykelsti gennemføres ved portoverkørsler			•
5	Lukning af Farumgade mod Nørrebrogade		•	
6	Overkørsler på Lundtoftegade Fortov og cykelsti gennemføres ved portoverkørsler			•
7	Ensretning af Hørsholmgade og Kronborggade		•	
8	Ensretning af Bjelkes Allé, Husumgade og Julius Bloms Gade		•	

9	Lukning af Nordbanegade		•	
10	Lukning af Vedbækgade mod Nørrebrogade		•	
11	Lukning af Høsterkøbgade mod Lundtoftegade		•	
12	Lukning af Esromgade mod Nørrebrogade		•	
13	Højreind hhv højreud fra lokalbane på Lundtoftegade		•	
14	Hastighedszone med påbud om højst 40 km/t På lokalgaderne øst for Lundtoftegade			•
15	Opholds- og legeområde ved Stefansgade Med en hastighed ikke over 15 km/t			•
16	Pladسدannelse på tværs af Julius Bloms Gade			•
17	Vartegn for Haraldsgadekvarteret Vartegn og ny belægning			
18	Haraldsgade som bygade Omdannelse fra trafikal hovedåre til rolig strøggade			•
19	Grønne facader Bepantning og cykelparkering langs facaden		•	
20	Midlertidigt torv KTK-Haraldsgade			•
21	Midlertidigt kreativt byrum			•
22	Midlertidig Banepark			•
23	Vermundsgade bevægelseslinje Aktivitetsskabende belysning og belægning (forskningsprojekt)			•
24	Belysningsprojekt Hermodsgade			•
25	Miljøkvarter Strategiplan for et bæredygtigt Haraldsgadekvarter		•	
26	Skt. Hans Gade Periodevis lukning af gaden med dynamiske steler			•
27	Guldbergsgade – Biografpladsen Hævet flade og pladسدannelse			•
28	Guldbergsgade – Meinungsgade Overkørsel, belysning og bænke i solsiden			•
29	Bussluse i Mimersgade Flyttes til en placering vest for Hamletsgade	•		

30	Baldersgade lukkes ud mod Nørrebrogade		•	
31	Ægirsgade lukkes og bliver til gågade		•	•
32	Indsnævring og hævet flade i kryds		•	
33	Grøn ring til bløde trafikanter Tilgodese fodgængere og cyklister i Nannasgade, Rådmandsgade, Dagmarsgade og Baldersgade		•	•
34	40 km/t zone i Mimersgadekvarteret Endnu lavere hastighedsbegrænsning på udvalgte veje			•
35	Hareskovruten Tunnel under banen, stikrydsning ved Lygten og Jagtvej			•
36	Nørrebro Station Bedre krydsningsmulighed for fodgængere til tog, bus og metro			•
37	Fredeligt strøg på tværs af kvartererne Fra Stefansgade til Rådmandsgade		•	•
38	Længere grøntid for fodgængere på tværs af Tagensvej			•
39	Bedre krydsningsmuligheder for fodgængere til tog, bus og Metro til Nørrebro station			•
40	Parkeringspolitik Skabe byrum ved omfordeling af P-pladser		•	
41	Bussluse ved Aksel Larsens Plads Busslusen flyttes op under højbroen	•		
42	Metroforplads ved Nørrebro station Inddrage plads foran Føtex og Skodagrunden			•
43	Metroforplads ved Runddelen Nedgange til metroen fra alle hjørner i Runddelen			•
44	Metroforplads ved Nuuks Plads Inddrage større byrum omkring stationen på Rantzausgade			•
45	Metroforplads ved Skjolds Plads Inddrage større byrum omkring stationen uden busser på Haraldsgade			•
46	Omlægning af busrute i Haraldsgade Ingen busser i Haraldsgade efter åbning af Metrostation	•		•

47	Nørrebro Torv Pladسدannelse			•
48	Nørrebrohallen området Flytning af busplatforme, hæve Nørrebrogade			•
49	Hillerødgade Nedlægge signal ved Nørrebrogade / Ægirsgade			•
50	Stefansgade Pladسدannelse ved kirken, hæve Nørrebrogade			•
51	Sjællandsgade Fodgænger og cykelforbindelse på tværs af Nørrebrogade			•
52	Sørerne og Dronning Louises Bro Reetablering af stoppested ved Peblinge Dossering			•
53	Events og branding på Nørrebrogade		•	
54	Byinventar på Nørrebrogade Kunst og skulpturer der opfordrer til leg			•

Gennemførte projekter

Herunder er listet projekter fra tidligere planer, der allerede er gennemført. Til hvert projekt er angivet hvilket af de tre overordnede principper projektet påvirker. Projektnummerets farve henviser til hvilken plan projektet er tilknyttet.

Princip 1: Reducere den gennemkørende trafik

Princip 2: Fremme miljørigtige løsninger for erhverv og beboere

Princip 3: Tilgodese lette og svage trafikanter

	Navn Beskrivelse	Tilknytning til de tre overordnede principper		
		1	2	3
1	Omprofilering af Hillerødgade Nye cykelstier i begge sider	•		•
2	Sikret krydsning mellem den regionale cykelrute og Hillerødgade Etablering af midterheller på Hillerødgade	•		•
3	Sikret krydsning mellem den regionale cykelrute og Stefansgade Etablering af hævet flade på Stefansgade	•		•
4	Fælles P-plads til Kvickly og Aldi		•	
5	Ny pladسدannelse på Borups Plads			•
6	Ny udformning af Folmer Bendtsens Plads Ny udformning er vedtaget i forbindelse med ny metroforplads.			•

7	Metroforplads på Valhalsgade Nyt pladsrum på Valhalsgade og lukning af Fafnersgade mod Haraldsgade			•
8	Lersø Parkallé Plads Pladسدannelse			•
9	Aldersrogade som aktivitetsgade Vejlukning og cykelrute til superkilen			•
10	Skt. Hans Torv Ombygning af kryds med bred midterhelle	•		•
11	Guldbergsgade – Møllegade Hævet flade. Vejtilslutninger fra Møllegade omlægges til overkørsler			•
12	Guldbergsgade – Møllegade Fortovsudvidelse			•
13	Guldbergsgade – Sjællandsgade Pladسدannelse			•
14	Nørrebro ruten Forbedre stikrydsning af Nørrebrogade			•
15	Mimers Plads Byrum omkring Nørrebrohallen			•
16	Lygten Gennemkørende trafik ledes udenom Nørrebro via Lygten	•		
17	Flexzone på Nørrebrogade To aflæsningspladser i flexzonen udenpå cykelstien			•
18	Elmegade Højre- og venstresving fra Elmegade mod Nørrebrogade forbudt (dog kun venstresvingsforbud gennemført)	•		

Nye projektønsker fra borgere og erhvervsdrivende

På baggrund af et borgermøde / trafikworkshop d. 19. juni 2012 har Nørrebro Lokaludvalg samlet en liste over nævnte projektønsker fra borgere, erhvervsdrivende og foreninger på Nørrebro, som harmonerer med lokaludvalgets øvrige ønsker, men ikke allerede fremgår af de forrige projektlister.

Princip 1: Reducere den gennemkørende trafik

Princip 2: Fremme miljørigtige løsninger for erhverv og beboere

Princip 3: Tilgodese lette og svage trafikanter

	Navn Beskrivelse	Tilknytning til de tre overordnede principper		
		1	2	3
1	Grøn cykelrute på Rovsingsgade		•	•
2	Grøn cykelrute på Sjællandsgade		•	•
3	Cykelsupersti på Tagensvej	•		
4	Cykelsupersti på Rantzausgade	•		
5	Cykelsupersti via Kapelvej og Guldbergsgade	•		
6	Bedre cykelstier på Vermundsgade, Rådmandsgade og Sigurdsgade	•	•	•
7	Bedre cykelstier på Rantzausgade	•	•	•
8	Ny cykelparkering på Skt. Hans Torv		•	
9	Ny cykelparkering ved Nørrebro Station Placeres ud mod Nørrebrogade		•	
10	Ny cykelparkering i Jægersborggade		•	

11	Ny cykelparkering i Blågårdsgade Placeres mellem Blågårdsplads og Nørrebrogade		•	
12	Ny cykelparkering i Hans Egedes Gade Placeres foran Nørrebro Park Skole – evt. som flexparkering med cykelparkering om dagen og bilparkering om aftenen/nat		•	
13	Forskønnet byrum i Rantzausgade			•
14	Forskønnet byrum mellem Peblinge Dosseringen og Sortedams Dosseringen			•
15	Forskønnet byrum ved Nørrebros Runddel og Kvickly grunden			•
16	Forskønnet byrum i Hans Egedes Gade			•
17	Flere fleksible læssezoner på Nørrebrogade integreret med forskønnet byrum			•
18	Forskønnet byrum ved de fire nye metrostationer på Nørrebro Ved Skjolds Plads, Nørrebro st., Nørrebros Runddel og Nuuks Plads.			•
19	Forskønnet byrum i Nordbanegade Mellem Nørrebro Parken og institutionen (fx kørselsforbud i hele Nordbanegade)			•
20	Gårute fra Nørrebro st. til Peblinge Sø Via Bregnerødgade, Tikøbgade, Lundtoftegade, Hillerødgade, Krogerupgade, Jægersborggade, Assistens Kirkegård, Tjørnegade, Prins Jørgensensgade, Blågårds Plads og Korsgade			•
21	Gårute fra Hans Tavsens Gade til Peblinge Sø Via Korsgade			•
22	Gårute på Nørre Alle, Møllegade, Nørre Sidealle, Poppelgade og Ahornsgade			•
23	Gårute fra Nørrebro st. til Lersø Park Allé Via Bispebjerg st. og DSB arealet (evt. i kombination med en cykelrute)			•
24	Gårute fra Egmont Kollegiet til De Gamles By Via Universitetsparken og Rigshospitalets Kollegium			•

25	Forbedret belysning ved Peblinge Dosseringen			●
26	Forbedret belysning ved Sortedams Dosseringen			●
27	Forbedret belysning omkring Folkets Park Særligt på Stengade og Griffenfeldsgade			●
28	Forbedret belysning på Slotsgade Samt på parkeringspladsen ud mod Stengade			●
29	Forbedret belysning på Hans Tavsens Gade Særligt på pladsen foran Hellig Kors Kirke			●
30	Forbedret belysning på Nordbanegade og Stefansgade (Fx upligt belysning)			●
31	Flere metrostationer på Nørrebro Fx ved Blågårds Plads, Skt. Hans Torv og ved Røgshospitalet (Frederiks Bajers Plads / Blegdamsvej)		●	
32	Letbane på Nørrebrogade		●	
33	Letbane på Tagensvej		●	
34	Letbane på Nørre Alle		●	
35	Sikker fodgængerkrydsning over/under S-banen Mellem Fyrbødervej og DSB arealet samt ved Vingelodden			●
36	Sikker fodgængerkrydsning på Tagensvej Ved Haraldsgade / Hamletsgade og ved Baldersgade			●
37	Sikker fodgængerkrydsning på Nørrebrogade Ved Gormsgade / Vedbæksgade / Stefansgade			●
38	Forbedrede stikrydsninger på den grønne cykelrute Ved Jagtvej, Hillerødgade, Tagensvej/Rovsingsgade og Aldersrogade/Rovsingsgade			●
39	Sikker skolevej mellem Blågårdsskolens to afdelinger og ned af Hans Tavsens Gade			●
40	Sikker skolevej mellem Den Røde Plads og Den Sorte Plads på Superkilen			●
41	Sikker skolevej mellem Stefansgade og Søllerødgade			●
42	Sikker skolevej mellem Stefansgade og Nordbanegade			●
43	Sikker skolevej på Aldersrogade Mellem Lersø Park Allé og Haraldsgade			●
44	Sikker skolevej ved Mimersgade / Hamletsgade			●

45	Trafiksanering af Heimdalsgade			●
46	Pendlerparkeringspladser Ved Forum st., Nuuks Plads, Bispebjerg st. og under Bispeengbuen	●	●	

Fokus på Rantzausgade – en strøggade med gående, cykler og busser

Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at rette et særligt fokus på Rantzausgade. Gaden lever ikke op til de standarder som må forventes til en strøggade med det liv af cykler og gående, der i dag findes i gaden.

På trafikworkshopen kom der tre forskellige forslag om henholdsvis cykelsupersti, etablering af cykelsti samt forskønnelse af byrummet i Rantzausgade. Gaden har altså også de lokale borgeres bevågenhed.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at fremtidige planer for Rantzausgade skal udvikles i koordination med øvrige kommunale projekter, der forventes igangsat. Her tænkes der på Ladegårds Å-projektet samt områdefornyelse i kvarteret i 2013.