

## 27. Nørrebrogade, Projektforslag for 1. etape (2009-75793)

Forvaltningen har samlet erfaringer fra 1. og 2. fase af trafikforsøget på Nørrebrogade og har på baggrund af disse udarbejdet et projektforslag for 1. etape af Nørrebrogade.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) indstiller at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at det fremlagte projektforslag for 1. etape af Nørrebrogade anvendes som baggrund for et endeligt detailprojekt.
2. at trafikforsøget på Nørrebrogade forsættes i 2010 frem til anlæg af 1. etape.
3. at der udvikles en plan for Elmegade.
4. at trafikforsøget i Elmegade opretholdes i 2010 frem til planen for gaden er behandlet i TMU.
5. at opretholde trafikforsøget i Mimersgade frem til det bliver muligt at etablere en permanent bussluse, der hvor den grønne cykelrute krydser Mimersgade jf. Trafik og Byrumsplanen for Mimersgadekvarteret.

TMF indstiller,

6. at Teknik- og Miljøudvalget tager evalueringsrapport omkring de trafikale konsekvenser af justeringerne i forsøgets fase 2 til efterretning.

TMF indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget (ØU) og Borgerrepræsentationen (BR) anbefaler,

7. at der frigives en anlægsbevilling på 4 mio. kr. på TMU's bevilling Ordinær anlæg funktion 2.28.23.3 i 2009, til den videre projektering af Nørrebrogade og udbud af 1. etape. De 4 mio. kr. er finansieret af Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme.
8. at det indgår i forhandlingerne for Budget 2010, at der i budgetåret 2010 gives et rammeløft på 31,5 mio. kr. (2010 p/l) på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 til anlæggelse af 1. etape af Nørrebrogade og udvikling af en plan for Elmegade.
9. at der, såfremt det besluttes i Budget 2010 ikke at afsætte midler til Nørrebrogade, frigives 1,5. mio. kr. på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg funktion 2.28.23.3 i 2009, til at fjerne trafikforsøget på Nørrebrogade.

### Problemstilling

TMU vedtog i juni 2008 en helhedsplan for Nørrebrogade med det overordnede formål at forny og forbedre Nørrebrogade med særlig fokus på byrum og byliv samt cykel- og busfremkommelighed. Dele af planen er efterfølgende blevet afprøvet i et trafikforsøg, som TMU den 17. december 2008

besluttede at videreføre i 2009 frem mod et anlægsprojekt til etablering af en permanent løsning.

Der har været afholdt en række møder med lokale interessenter, herunder møder med en følgegruppe bestående af Nørrebro Handelsforening, Nørrebro Lokaludvalg, Områdefornyelsen i Sjællandsgade og Mimersgade, Gadelaugget i Elmegade, Miljøpunkt Nørrebro, MOVIA og Dansk Cyklist Forbund. Der er herved udpeget en række forslag til forbedringer, som er afprøvet i trafikforsøgets anden fase og i supplerende trafikforsøg i Elmegade og Mimersgade (jf. TMU den 1. april 2009).

## Løsning

Forvaltningen har samlet erfaringer fra 1. og 2. fase af trafikforsøget på Nørrebrogade, og anbefaler på den baggrund, at trafikforsøget på Nørrebrogade fortsætter.

Med denne indstilling godkendes ligeledes projektforslag for 1. etape af den permanente ombygning af Nørrebrogade, og der frigives midler til den videre projektering og udbud af 1. etape. Desuden søges via budgetforhandlingerne 2010 midler til anlæggelse af 1. etape af Nørrebrogade samt til udvikling af plan for Elmegade og permanent spærring af Mimersgade. Trafikforsøgene i Elmegade og Mimersgade er også blevet evalueret, og der skal tages stilling til hvilken løsning, som skal videreføres i disse gader.

Forvaltningen har evalueret de trafikale konsekvenser af de nye tiltag (jf. bilag 2), samt hørt følgegruppe (jf. bilag 3) og udarbejdet et forbedret projektforslag for 1 etape af den permanente ombygning af Nørrebrogade. Projektforslaget indeholder de strækninger, hvor der er størst mulighed for at skabe bedre forhold for fodgængere, cyklister og byliv samt forbedre busfremkommeligheden. Endvidere indeholder den de nødvendige omlægninger for at skabe det foreslåede trafikmønster.

Strækningerne af Nørrebrogade der er med i 1. etape er: (bilag 1)

- To busgader, (Elmegade/Fælledvej og Esromgade/Hillerødgade jf. bilag 9) der er med til at skabe den nødvendige reduktion i trafikken. Nørrebrogade kan derved ikke længere bruges som gennemfartsvej. Den ene busgade fungerer endvidere som et ”super” stoppested mellem linie 3A, 5A og 350 S, med op til 7000 af- og påstigninger om dagen.
- Brede fortove overfor Assistens Kirkegård, med plads til byliv.
- På strækningen fra Fælledvej til Sørtorvet udvides fortove og cykelstierne så de passer til den cykel- og fodgængertrafik, der er på strækningen. (Jf. bilag 10)

Nørrebrogade er, som de andre bro- og strøygader, et byrum, hvor alle kvarterets forskellige beboere har deres daglige gang. Gennem trafikdæmpninger og forbedringerne af de byrumsmæssige rammer understøttes desuden alle de tre overordnede mål i ’Metropol for Mennesker’, som er Mere byliv for alle, flere går mere og flere bliver længere.

Projektforslaget indeholder følgende konkrete forbedringer i forhold til den oprindelige helhedsplan, godkendt på TMU i juni 2008:

- Ved Nørrebros Runddel tillades færdsel i alle retninger. Under 1. fase af trafikforsøget har det ikke været tilladt at køre lige ud af Nørrebrogade i krydset. 2. fase af trafikforsøget har vist, at de to busgader giver den tilsigtede reduktion af den gennemkørende biltrafik.
- I udvalgte sidegader etableres læssezoner. Læssezonerne etableres ved, at fortovsbelægning på Nørrebrogade forlænges ned af sidegaderne, så der opstår små pladsdannelser med mulighed for

af- og pålæsning af varer i den ene side og plads til cykelparkering og ophold i den anden side. I aften- og nattetimerne vil af- og pålæsningsarealet kunne benyttes til parkering.

- I en række af sidegaderne til strækningerne indeholdt i 1. etape, etableres korttidsparkering. Der etableres 12 pladser med mulighed for at parkere gratis i op til 30 minutter. Korttidsparkeringen er gældende i dagtimerne, hvor butikkerne har åbent. I aften- og nattetimerne fungerer pladserne med samme vilkår som de øvrige p-pladser i blå betalingszone.
- Hastigheden på Nørrebrogade nedsættes til 40 km/t, så hastigheden passer til gadens nye udformning.
- Stoppestedet ved Sjællandsgade flyttes til den modsatte side af Sjællandsgade og erstattes af et almindeligt stoppested. Herved opretholdes en ensartet bredde på fortov og cykelsti overfor Assistents Kirkegård.
- Busperronerne i busgaden ved Aksel Larsens Plads flyttes, så det udgående stoppested placeres ud for pladsen ved Nørrebrohallen. Dette sker i samråd med Superkileprojektet, der indeholder denne plads. Det passer samtidig ind i planerne om at lave en ny hovedindgang til Nørrebrohallen via pladsen.

Følgende forslag er blevet vurderet og anbefales ikke:

- Ændring af signalanlæg i krydset Sjællandsgade anbefales ikke, da det på nuværende tidspunkt er mere sikkert at bibeholde det nuværende signalanlæg, jf. bilag 7
- Anden placering af de to busgader på Nørrebrogade anbefales ikke, da nuværende placeringer giver den nødvendige afvisning af gennemkørende bilister, men sikrer samtidig, at lokale bedst muligt kan komme til og fra Nørrebrogade, jf. bilag 8

Forslag, der vil blive set nærmere på i detailprojekteringsfasen:

- Mulighed for at etablere en hævet flade i de to busgader. Niveaue på bygningerne langs busgaderne gør det umiddelbart svært at etablere en hævet flade i busgaderne, da der stadig skal være plads til lysning på kantsten m.m.
- Movia og Dansk Cyklistforbud har påpeget en række forhold omkring krydsene Elmegade/Stengade/Nørrebrogade og Fælledvej/Nørrebrogade. Movia har endvidere påpeget uhensigtsmæssigheder ved busperroner og byudstyret på disse.
- Den oprindelige tilgængelighedsrute på Nørrebrogade vil blive indarbejdet i detailprojektet.

### **Elmegade**

Trafikforsøget i Elmegade har haft den ønskede effekt på trafikken i området. Ensretningen har forbedret sikkerheden i krydset Elmegade/Nørrebrogade. Samtidig har ensretningen skabt plads til mere byliv i Elmegade. (jf. bilag 5) Forvaltningen anbefaler derfor, at der afsættes midler på budget 2010 til udvikling af en plan for Elmegade.

### **Mimersgade**

Spærringen af Mimersgade har haft den ønskede effekt på den gennemkørende trafik. Sammen med de øvrige tiltag, der bliver udført i Mimersgadeområdet giver spærringen tilstrækkelig afvisning af den gennemkørende trafik. (jf. bilag 6). Forvaltningen anbefaler derfor, at spærringen opretholdes indtil en bussluse jf. Trafik- og byrumsplan for Mimersgadekvarteret kan etableres.

### **Høring af interessenter**

Nørrebro Lokaludvalg har indsendt deres ønsker til en fremtidig udformning af Nørrebrogade.

MOVIA har indsendt deres bemærkninger til trafikforsøget og den fremtidige løsning og Dansk Cyklistforbud har indsendt bemærkninger til trafikforsøget. Forvaltningen har udarbejdet et notat med en vurdering af bemærkninger (jf. bilag 3).

Nørrebro Lokaludvalg har desuden selv afholdt workshops omkring en fremtidig Nørrebrogade (jf. bilag 4).

Det endelige projektforslag er blevet sendt til orientering hos Nørrebro Lokaludvalg.

Forvaltningen har endelig gennemgået det fremlagte projektforslag med politiet, der har meddelt godkendelse.

### **Økonomi**

For at gennemføre den videre detailprojektering skal der frigives 4 mio. kr. De 4 mio. kr. finansieres af de midler, der er afsat på Teknik- og Miljøudvalgets investeringsplan til ombygning af Nørrebrogade. Besluttes det ikke at gå videre med projektet, skal der i stedet frigives 1,5 mio. kr. til nedtagning af trafikforsøget.

Projektet for realiseringen af 1. etape af Nørrebrogade og udvikling af en plan for Elmegade er ufinansieret. Forvaltningen foreslår derfor, at det indgår i forhandlingerne for budget 2010, at der gives et rammeløft i 2010 på 31,5 mio. kr. til anlæg af 1. etape af Nørrebrogade og udvikling af plan (på skitseniveau) for Elmegade. Såfremt dette rammeløft ikke gives, gennemføres projekterne ikke.

På strækningen fra Nørrebros Runddel til Søtorvet er strækningen fra Peter Fabers Gade til Elmegade ikke indeholdt i 1. etape. Skal denne strækning med i 1. etape så hele strækningen fra Nørrebros Runddel til Søtorvet bliver ombygget, kræver det yderligere 6 mio. kr., så det samlede rammeløft i 2010 til Nørrebrogade bliver 37,5 mio. kr.

### **Videre proces**

Efter BR's behandling af indstillingen, arbejder forvaltningen videre med detailprojekteringen af 1. etape af Nørrebrogade. Under detailprojekteringen vil forvaltningen inddrage Movia og Dansk Cyklistforbud og forsøge at løse de problemstillinger, de har nævnt i deres kommentarer til projektforslaget.

Når budget 2010 er godkendt i Borgerrepræsentationen, vil forvaltningen snarest herefter forelægge indstillinger i BR, hvor midlerne til anlæggelse af 1. etape af Nørrebrogade og udvikling af en plan for Elmegade vil blive søgt frigivet. Det forventes, at en plan for Elmegade og anlægsarbejderne på Nørrebrogade vil kunne udføres i 2010.

Hvis indstillingen ikke godkendes, og der i stedet bevilges 1,5 mio. kr. til at nedtage trafikforsøget og bringe forholdene tilbage til det oprindelige, vil disse arbejder kunne udføres inden for ca. en måned efter, at pengene er bevilget.

Såfremt der også afsættes midler på budget 2011 og 2012 vil forvaltningen arbejde videre med at realisere de resterende strækninger af Nørrebrogade.

Hjalte Aaberg

/Torben Glesborg

**bilag**

[Bilag 1. Projektforslag](#)

[Bilag 10. Dr. Louises Bro](#)

[Bilag 2. Evaluering](#)

[Bilag 3. Vurdering af bemærkninger fra Nørrebro Lokaludvalg, MOVIA og Dansk Cyklist Forbund](#)

[Bilag 4. Nørrebro Lokaludvalg workshops](#)

[Bilag 5. Vurdering af trafikforsøg Elmegade](#)

[Bilag 6. Vurdering af trafikforsøg Mimergade](#)

[Bilag 7. Bussluseplacering](#)

[Bilag 8. Krydset Sjællandsgade](#)

[Bilag 9 Busgade Elmegade - Fælledvej](#)

**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 19.08.2009**

Anne Vang (A) og Klaus Bondam (B) stillede ændringsforslag om, at der indsættes 4 nye at-punkter i indstillingen:

"1. at der bliver brede cykelstier på hele strækningen mellem søerne og Nørrebros runddel, idet muligheden for bredere fortove visse steder også afsøges.

2. at hastigheden på Nørrebrogade sænkes til 30 km/t i stedet for 40 km/t, forudsat politiets samtykke.

3. at busslusen ved Nørrebrohallen åbnes for gennemkørsel snarest muligt, samt at forbuddet mod lige ud kørsel på Nørrebrogade hen over Nørrebros Runddel fra forsøgets første fase samtidig genindføres.

4. at åbningen af busslusen ved Nørrebrohallen for gennemkørsel evalueres i januar 2010 forud for beslutning om Nørrebrogades etape II."

Tillige stillede Anne Vang (A) og Klaus Bondam (B) ændringsforslag om, at indstillingens eksisterende 8. at-punkt ændres fra:

"8. at det indgår i forhandlingerne for Budget 2010, at der i budgetåret 2010 gives et rammeløft på 31,5 mio. kr. (2010 p/l) på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 til anlæggelse af 1. etape af Nørrebrogade og udvikling af en plan for Elmegade."

Til:

"8. at det indgår i forhandlingerne for Budget 2010, at der i budgetåret 2010 gives et rammeløft på 37,5 (2010 p/l) på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 til anlæggelse af 1. etape af Nørrebrogade og udvikling af en plan for Elmegade."

Der blev stemt om ændringsforslaget.

Først blev der stemt om de nye at-punkter 1 og 2.

For stemte 8 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Hamid El Mousti (A), Klaus Bondam (B), Monica Thon (B), Winnie Berndtson (U).

Imod stemte 2 udvalgsmedlemmer: Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

1 udvalgsmedlem: Winnie Larsen-Jensen (U) undlod at stemme.

Ændringsforslagets 1. og 2. at-punkt blev godkendt.

Derefter blev det stemt om de nye at-punkter 3 og 4.

For stemte 7 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Hamid El Mousti (A), Klaus Bondam (B) og Monica Thon (B).

Imod stemte 3 udvalgsmedlemmer: Winnie Berndtson (U), Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

1 udvalgsmedlem: Winnie Larsen-Jensen (U) undlod at stemme.

Ændringsforslagets 3. og 4. at-punkt blev godkendt.

Herefter blev der stemt om ændringen af indstillingens eksisterende 8. at-punkt:

For stemte 7 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Hamid El Mousti (A), Klaus Bondam (B) og Monica Thon (B).

Imod stemte: Ingen.

4 udvalgsmedlemmer: Winnie Berndtson (U), Winnie Larsen-Jensen (U), Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O) undlod at stemme.

Ændringen af indstillingens eksisterende 8. at-punkt blev godkendt.

Der blev stemt om indstillingen:

For stemte 7 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Signe Goldmann (F), Johannes Nymark (A), Anne Vang (A), Hamid El Mousti (A), Klaus Bondam (B) og Monica Thon (B).

Imod stemte 2 udvalgsmedlemmer: Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

2 udvalgsmedlemmer: Winnie Berndtson (U) og Winnie Larsen-Jensen (U), undlod at stemme.

Indstillingens 1. til 6. at-punkt blev godkendt. Indstillingens 7. til 9. at-punkt blev anbefalet.

Karin Storgaard (O) brugte sin standsningsret jf. KSL § 23.

Morten Kabell (Ø) og Signe Goldmann (F) afgav protokolbemærkning:

"Enhedslisten og SF er glad for at forsøgene på Nørrebrogade nu resulterer i en permanent løsning på foreløbigt en del af gaden. SF og Enhedslisten havde helst set, at forvaltningens mere vidtgående indstilling var vedtaget, men tilslutter sig kompromisforslaget for at komme i gang nu. Vi opfatter Nørrebrogades 1. etape som en murbrækker for trafikdæmpning af flere brogader."

Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning:

"Dansk Folkeparti kan ikke tilslutte sig dette forslag. Et forslag, der bl.a. betyder, at der på det år, der er gået siden forsøget startede, har Nørrebro:

- mistet flere hundrede arbejdspladser
- forretningerne har oplevet en nedgang i omsætningen
- mange borgere er utilfredse med at bo i en dødemandszone
- borgerne oplever, at trafikken hober sig op i sidegaderne
- forureningen er stadig på Nørrebro, der er jo ingen bom, der går ned i forureningen
- ændringsforslaget fra Socialdemokraterne og De Radikale er et dårligt kompromisforslag, der næsten intet ændrer ved det oprindelige forslag.

Nej, lad os få den dynamiske handelsgade med byliv tilbage."

