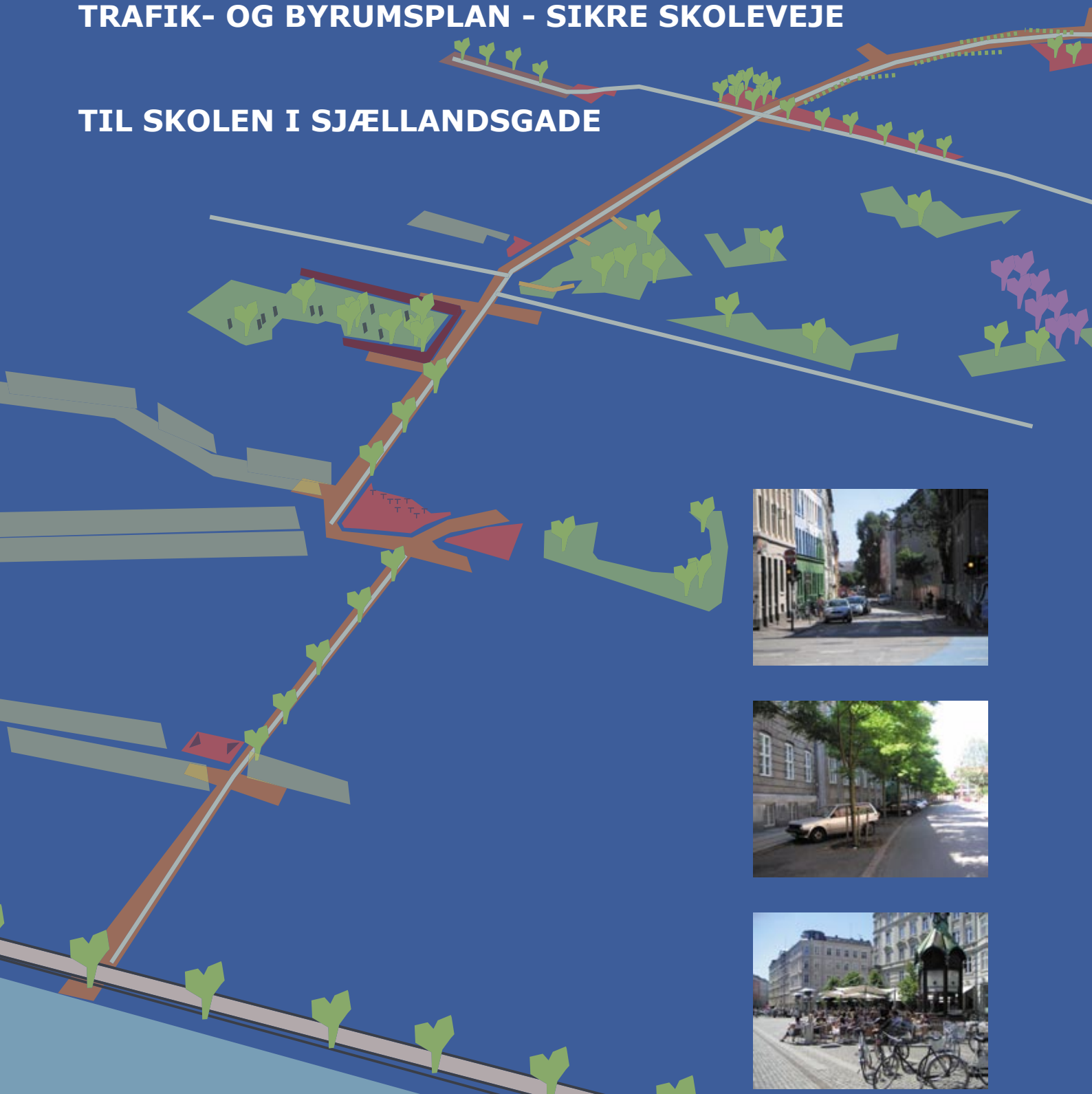


FORSLAG

TRAFIK- OG BYRUMSPLAN - SIKRE SKOLEVEJE

TIL SKOLEN I SJÆLLANDSGADE



MARTS 2007



KØBENHAVNS KOMMUNE

TRAFIK- OG BYRUMSPLAN - SIKRE SKOLEVEJE TIL SKOLEN I SJÆLLANDSGADE



Klient sbs

Ulla Eikard
Kurt Christensen

Københavns Kommune, Vej & Park

Byrumskontoret v/
Henrik Lyng og Lene Andersen
Trafikplanlægning v/
Jens Christian Højgaard og
Klaus Grimar
Trafikafvikling v/
Kit Lærke Jensen

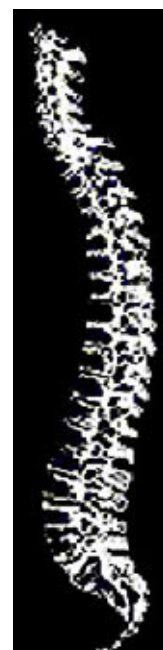
Konsulent Rambøll Nyvig

Filip Zibrandtsen
Anne Sophie Hjermind
Maria Wass-Danielsen

Projektgruppe A

Mette Jokumsen (Formand)
Jesper Due Nielsen
Peter Krüger
Erik Jørgensen (Agenda 21)
Harry Mortensen
Jeanne Jacobsen

Særlig vedrørende De Gamles By
Ann-Marie Vestergaard
(Sundheds & Omsorgsforvaltningen)
Erling Sørensen
(Sundheds & Omsorgsforvaltningen)



5	Indhold
7	Forord
9	Indledning
10	Proces
11	Projektsammenhæng
12	Vision - helhed
13	Vision - Sund by
14	Vision - Grøn by
15	Vision - Tryg by
16	Forudsætninger og begrænsninger
18	Analyse - Pladser og grønne rum
20	Analyse - Gader og forbindelser
22	Biltrafikken i dag
24	Institutioner i området
25	Cykeltrafikken i dag
26	Uheldsanalyse
28	Byrumskoncepter
29	Byrumskvaliteter i området
30	"Livsnerven"
31	Byrum ved kirken
32	Grøn plan
34	Forslag til vejplan
36	Forslag til cykelstiplan
38	Projektoversigt
40	Projekter
48	Reduktion af parkeringspladser
49	Forslag til prioritering & handlingsplan





Simeons kirken



Kig til Guldbergsgade

Forord

Flere sikre skoleveje for kvarterets børn er forhåbentlig snart en realitet!

Som forældre med børn på skolen i Sjællandsgade 10 - nu Guldberg Skole - tog vi for 3 år siden initiativ til samarbejde om at forbedre trafikikkerheden i skoledistriktet og adgangen til skolen.

Efter workshoparbejde og indledende ansøgningsfaser fik vi i foråret 2006 bevilget midler til at skabe "Nyt byliv i byrummet omkring Sjællandsgades Skole", herunder midler til sikre skoleveje. Pengene kommer fra Socialministeriet og Københavns Kommune.

På et borgermøde i juni 2006 blev der nedsat to projektgrupper, bestående af borgere, brugere og repræsentanter fra områdets institutioner, der med faglig konsulentbistand gik i gang med at komme med idéer og visioner for området. Den ene gruppe har udarbejdet grundlaget for en arkitektkonkurrence for bedre byrum omkring skolen i Sjællandsgade.

Den anden gruppe har arbejdet med trafik og byrum i hele skoledistriktet = området nord for Nørrebrogade – afgrænset af Søerne, Tagensvej, Jagtvej og Nørrebrogade – og har diskuteret, hvordan forholdene kan forbedres, med særligt fokus på at skabe sikre skoleveje.

Med denne Trafik- og byrumsplan, der hermed sættes til offentlig høring, ligger der nu et gennemarbejdet forslag til, hvordan trafikafviklingen på længere sigt kan foregå. Og der er afsat penge til gennemførelse af de første trafik- og byrumsforbedringer, i alt kr. 5,2 mio. kr.



Projektgruppen på arbejde. Rundvisning i De Gamles By ved ejendomsinspektør Niels Madsen

Guldbergsgade som bydelens livsnerve – første prioritet er Skt. Hans Torv. Hovedidéen med dette forslag til Trafik- og byrumsplan er, at bygge videre på Guldbergsgade som bydelens/skoledistriktets hovedstrøg for gående og cyklende. Begrebet "livsnerve" illustrerer, at gadeforløbet rækker videre til andre bydele, bl.a. Mimersgade og det grønne cykelstrøg.

Det højest prioriterede projekt er at tage fat på krydset v. Skt. Hans Torv (se projekt nr. 1). Herfra foreslås investeringer og forbedringsprojekterne at bevæge sig både "op og ned" i bydelen. Der er langt fra bevilget penge til alle forslag til nye byrum og trafikforanstaltninger, men planen vil ligge som en 'masterplan', der skal konsulteres, hver gang man ønsker at ændre trafikforhold o. lign.

Disse investeringer skal ses i sammenhæng med, at det forventes, at der skabes ny plads foran skolen i Sjællandsgade/Simeons Kirke, samt nyt idrætsligt byrum bag skolen mod Meinungsgade. Til gennemførelse af arkitektkonkurrence og realisering af vinderforslag er der i størrelsesordenen 20 mio. kr. til rådighed. Godkendelse af og opbakning til Trafik- og byrumsplanen er en forudsætning for at komme videre med arkitektkonkurrencen.

Realiseringen af de fysiske projekter er nu næste skridt. Det forventes, at egentlig skitsering og projektering kan gå i gang i løbet sommeren 2007. De første fysiske forbedringer kan i heldigste fald ses i byrum og trafikafviklingen fra skoleåret 2008/2009.

De næste skridt: Offentlig høring og politisk beslutning

Trafik- og byrumsplanen er blevet til i tæt samarbejde med en række enkeltpersoner og borgere og flere forvaltninger i Københavns Kommune har aktivt og positivt bidraget til at skabe sammenhæng og sandsynlighed for gennemførelse. Relationer til andre tiltag i bydelen som fx p-strategi, Nørrebrogadeprojektet, cykelsti langs med Søerne m.m. er løbende afvejet og kommunikeret på tværs. Selve rapporten er udarbejdet af Rambøll Nyvig, mens sbs rådgivning er konsulenter for hele områdefornyelsesforsøget.

I fællesskab har konsulenterne rådgivet og serviceret projektgruppens arbejde.

Styregruppen fremlægger hermed "Trafik- og byrumsplan – Sikre skoleveje til skolen i Sjællandsgade" til offentlig debat og kommentering på vegne af Københavns Kommune.

Som formand for styregruppen er det en fornøjelse hermed at byde bydelens borgere velkommen til at tage stilling til de forslag, projektgruppen er nået frem til.

Efter afholdelse af offentligt møde den 19.3.2007 er der 4 ugers høringsfrist, hvorefter høringssvarene samles og analyseres af Vej & Park, som indstiller til politisk beslutning i Trafik- og Miljøudvalget i Københavns Borgerrepræsentation.

Høringssvar skal afgives senest 16.4.07 og sendes til adressen nedenfor.

Kontaktperson: Henrik Lyng
Telefon: 33663335
E-mail: henlyn@tmf.kk.dk

Eller postes til:

Københavns Kommune
Vej & Park, Byrumskontoret
Mrk. "Sikre skoleveje Nørrebro"
Njalsgade 13
2300 København S
Att. Henrik Lyng

Forhistorie

Efter mange års diskussion om trafikken i området, blev det i maj 2006 besluttet at udarbejde en samlet plan for området, som inddrager alle bykvarterer, afgrænset af Sortedams Dosseringen, Nørrebrogade, Jagtvej og Tagensvej.

Forud for denne plan, har flere lokale interessenter og organisationer udarbejdet deres egne planer, bl.a. "Trafiksanering i Ravnsborggadekvarteret" og "For-slag til trafiksanering i Guldbergsgade-området", men disse planer tager primært udgangspunkt i enkeltområder, og ikke i helheden. De lokale trafikplaner har alle været et godt grundlag for en samlet plan, hvori flere overvejelser optræder i denne rapport.

Formål

Formålet med "Trafik- og byrumsplan - Sikre skoleveje" er at udvikle en samlet plan igennem en proces, hvori interessenter, beboere og institutioner for bydelen har deltaget.

Trafik- og byrumsplanen kan således danne grundlaget for det fremtidige arbejde med trafik og byrum i bydelen og dermed sikre, at de økonomiske midler anvendes bedst muligt. Planen skal som en naturlig ting, understøtte de mange projekter, som sættes i gang.

I denne plan er der sat fokus på byrummenes indhold og placering, så man varetager sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for trafikken på bedst mulig måde.

Det er ofte svært at tilgodese alle elementer på én gang, hvorfor det er nødvendigt at indgå en række kompromisser, hvilket også er sket i denne plan.

De projekter som er beskrevet er vejledende, og skal gennemarbejdes i en eventuel detailprojektering.



Planens geografiske område er afgrænset af Tagensvej, Nørrebrogade, Jagtvej og Sortedams Dosseringen

Proces

Proces

Processen blev indledt i juni 2006 med afholdelse af et borgermøde. På borgermødet blev der nedsat to projektgrupper: Projektgruppe B, som behandler byrummet ved Simeons Kirken og Skolen i Sjællandsgade og projektgruppe A, som behandler Trafik- og byrum, samt sikre skoleveje.

Der har været afholdt 3 projektmøder i Projektgruppe A med deltagelse af fagkonsulenterne (Rambøll Nyvig).

Ved første møde præsenterede fagkonsulenterne en række forslag til visioner, projektmålsætninger og koncepter, samt potentialer, som gav gruppen et billede af, hvordan opgaven kunne gribes an.

Efter diskussion i projektgruppen blev det besluttet, at næste møde skulle disponeres med en gå-tur i bydelen med efterfølgende workshop. Ved dette møde drøftede man de visioner og målsætninger m.m., som var blevet præsenteret ved det foregående møde, og desuden var der en konkretisering af, hvilke projekter gruppen ønskede at gå videre med.

På baggrund af disse ønsker, udarbejde Nyvig en samlet trafikplan, samt et idékatalog med økonomi på hvert projekt. Desuden præsenterede fagkonsulenterne to strategier for gennemførelse af planen: en langstrakt model og en punktvis model.

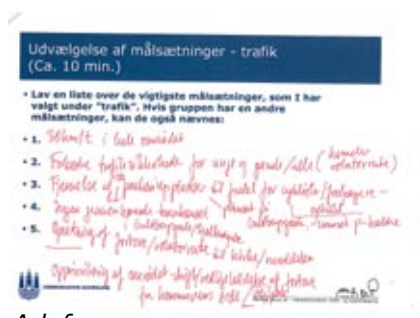
Sideløbende i processen har der været en række møder med Trafikkontoret hos Vej & Park, hvor Nyvig har præsenteret forslag til trafikplanen og fysiske tiltag, som er udviklet sammen med Projektgruppen.

Formålet med disse møder har været at samstemme kommunens tanker for området med de ideer, som projektgruppen har foreslået, for derved at sikre planens gennemførelse.

Desuden er Trafik- og byrumsplanen blevet forelagt Projektforum i Københavns Kommune med deltagelse af kommunens byrumseksperter Jean-Pierre Charbonneau.

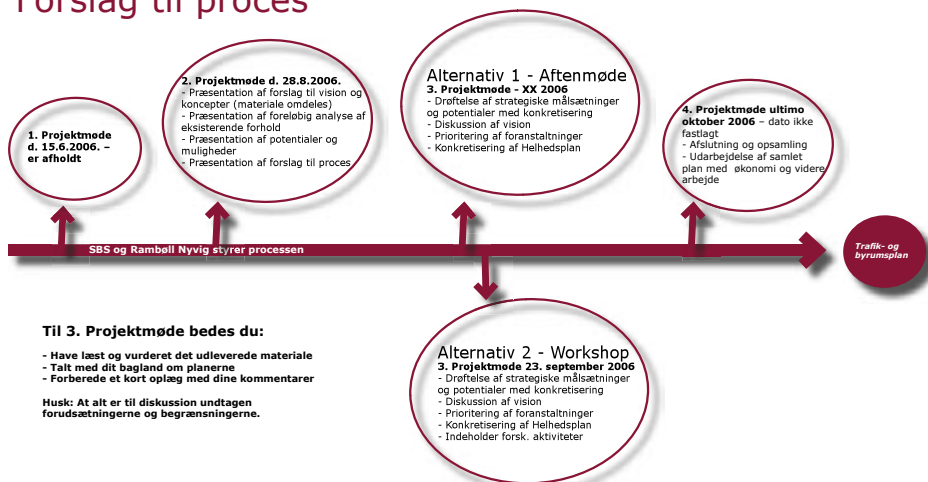


Byrumsbesøg med Jean-Pierre Charbonneau



Ark fra processen

Forslag til proces



Ark fra processen

Projektsammenhæng

Sammenhæng

Den samlede Trafik- og byrumsplan for området er et bud på, hvordan kvarteret skal kunne udformes i fremtiden.

For at opnå dette mål og se projekterne i sammenhæng, er der nedenfor tegnet en model, som viser forholdet mellem vision og konkrete projekter.

Øverst ligger projektets visioner og målsætninger, som er diskuteret i Projektgruppen. For at udmønte visionen er der opstillet en række indsatsområder, som er kategoriseret efter tema. Et indsatsområde er bl.a. udvikling af pladser og tilgængelighed.

Under indsatsområder ligger en række konkrete projekter, som filtreres op gennem indsatsområdet, og er et redskab til at nå visionen.

Formålet med denne model er, at den skal sikre at der er tilpas ligevægt mellem de forskellige indsatsområder, således at midlerne ikke kun bruges ét sted.

Af den grund foreslås det, at modellen benyttes i den videre proces af Områdefornyelsen, da den giver et overblik over prioritering af de fysiske projekter.

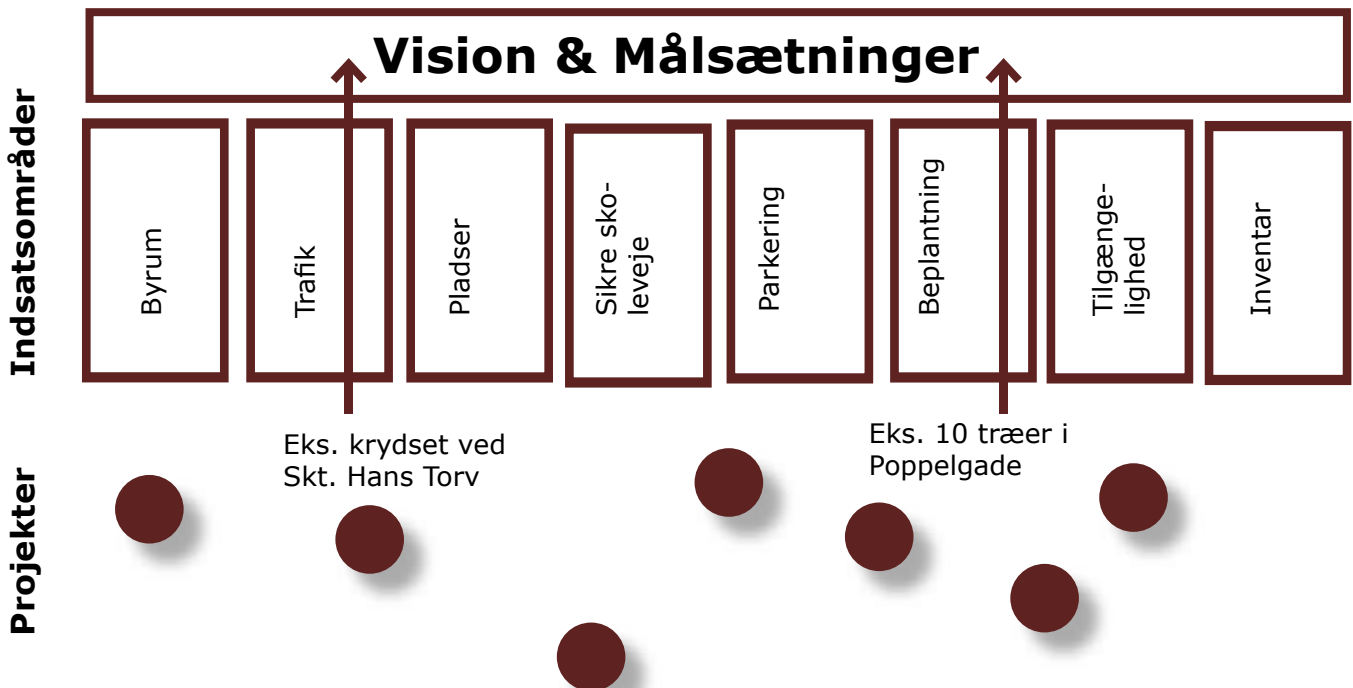


Lokal opholdsplads i New York



Eksempel på inventar i gaderum

Produkt: "Trafik- og byrumsplan"



Projektsammenhæng - fra projekt til vision

Vision - helhed

Formål

For at igangsætte en diskussion om i hvilken retning, som bydelen skulle udvikles, blev der præsenteret tre visioner med hver deres tema, som projektgruppen diskuterede.

Det drejede sig om:

1. "Sund by" - kroppens møde med byen.
2. "Grøn by" - skabe et grønt miljø ud fra forskønnelse og velbefindende og endelig
3. "Tryk by" - primært en trafikvision.

Visionerne var valgt ud fra, at de skulle give forskellige indgangsvinkler til området, og samtidig sætte dagsordenen for indsatsområder og strategier, som planen skulle indeholde.

Formålet med at diskutere visioner er desuden, at fremsætte "vilde" ideer og drømme, som ved første øjekast virker urealistiske, men ved en konkretisering, kan indarbejdes i en helhed.

Bydelen

Diagrammet nedenfor viser, at bydelen er opdelt i flere kvarterer med hver deres identitet og selvforståelse.

Formålet med visionen er derfor at skabe en helhedsplan, - et billede - hvor rammen udgøres af Nørrebrogade, Jagtvej, Tagensvej og Søerne.

På sigt vil man kunne skabe en bydel, som fremstår som en stærk helhed, der kan sættes på Københavnerkortet.

Projektgruppens forslag til navngivning af bydelen:

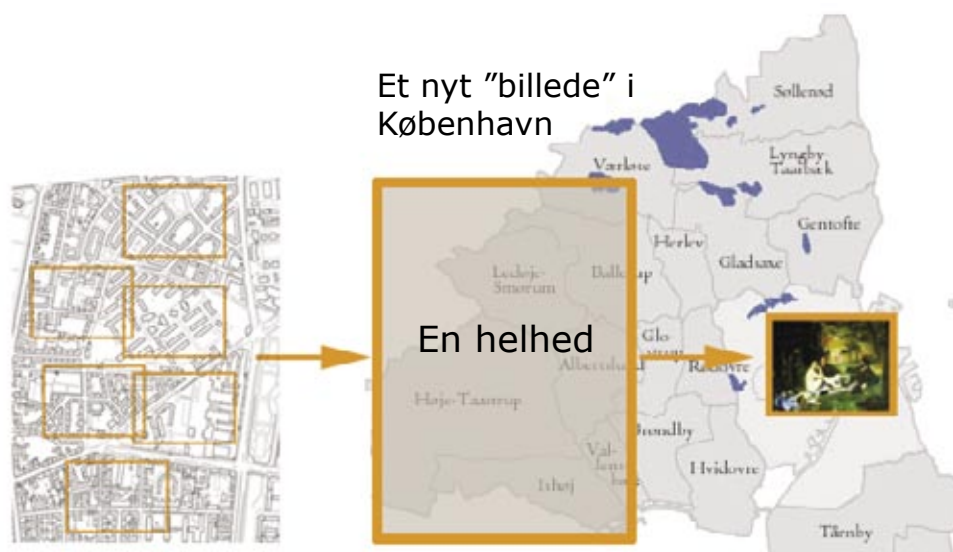
- Oasen på Stenbroen
- Den lokale landsby
- Hjerterum i byen
- Bolig/Byrum/Bevægelse
- Tryk for alle

Planens indsatsområder skal derfor bidrage til at skabe en levende og inspirerende bydel, hvor udearealerne går hånd i hånd med målene for trafikken og omvendt.

Der skal således skabes rammer for nytænkning, som animerer borgerne til at besøge de offentlige rum og møde nye mennesker i lang højere grad end det er tilfældet i dag.

Det er vigtigt at bydelen bliver et sted, hvor beboerne og kvarterets gæster, har fornemmelsen af et socialt fællesskab.

På baggrund af visionsforslagene, var der en bred diskussion af indholdet, og konklusionen var, at der ikke kunne peges ensidigt på en vision, men derimod inddrage temaer fra dem alle.



Mange kvarterer i bydelen

Diagrammet viser den overordnede vision for bydelen



Dans på offentlig plads i Portugal



Løbebane på Amager

Formål

"Sund by" visionen bygger på at køble bevægelse og sundhed med udformningen af de offentlige rum, da bydelens gader og pladser kan tage aftryk af sundhedstiltag.

Et faktum er, at den danske befolkning bliver tungere og tungere, og mange mennesker - børn og voksne - ikke bevæger sig tilstrækkeligt, hvilket ses ud fra flere undersøgelser om motion og overvægt.

Visionen om at skabe en by i bevægelse handler om, at etablere de rigtige rammer for at borgerne får lyst til fysisk aktivitet i nærområdet, og eventuelt bevæge sig dagligt.

Denne vision - Sund by - skal endvidere ses i sammenhæng med, at Københavns Kommune har udarbejdet en motionsstrategi, som bl.a. konkluderer at 40% borgerne i København ikke lever op til de daglige minimumsanbefalingen om:

- ½ times motion for voksne
- 1 times motion for børn

Udover at visionen inddrager fysiske aspekter, rummer den også et vigtigt socialt aspekt, idet omgivelserne kan fremme samvær på tværs af alder, og dermed skabe grobund for nye møder mellem mennesker.

Tanken er at gode udfoldelsesmuligheder, kan skabe et interessant bymiljø, som både konkret og mentalt gør, at stedet er i bevægelse og forandring.



Motionsredskaber til fri afbenyttelse, Portugal

Kan byen betragtes som et stort motionscenter?

Forslag til mål

- Skabe mere liv i gaderne.
- Mere fysisk aktivitet.
- Højere middelalderen.
- Ned med overvægten.
- Bedre kondital.

Forslag til indsatsområder

- Flere offentlige arealer til fysisk aktivitet og leg. Måltrettet til især børn og unge.
- Redskaber og inventar til fysisk aktivitet.
- Løbebaner integreret i fortov.
- Optegning af legefelter (hinkeruder mm.) i gårdum og i mindre gader.

Forslag til evaluering

- Opgørelse af samlede arealer til fysisk aktivitet og leg.
- Optælling af brugerne.
- Interview- og/eller spørgeskemaundersøgelse af brugerne.
- Sundhedsprofil for bydelen.

Vision - Grøn by

Formål

Den grønne vision er skabt ud fra en tanke om at lave en varieret beplantning i de offentlige rum, således at bydelen på sigt vil kunne blive kendt som "den grønne bydel" i København.

Som nabo til bydelen ligger Assistens kirkegård, Fælledparken og Søerne som store rekreative arealer, men da adgangen til dem er præget af befærdede vejforbindelser, ligger der en barriere i at besøge dem, særligt for kvarterets yngre beboere.

Ideen med den grønne plan er derfor at se bydelen som ét grønt sted med så mange elementer og oaser så mulig, at det er unødvendigt at gå andetsteds, hvis man vil have fornemmelsen af at opholde sig i et rekreativt område.

Nogle af de vigtigste bevæggrunde til at lave en grøn bydel er bl.a., at grønne byrum er godt for det fysiske velbefindende, hvilket på sigt giver færre sygdomme og mindre stress.

For de fleste mennesker har grønne rum stor tiltrækningskraft og kan invitere til ophold og aktivitet, specielt for de mange børnefamilier i bydelen.

En grøn bydel vil derfor kunne gavne mange og virke attraktivt på nuværende og kommende beboere.

Kan asfalten erstattes med bløde belægninger?

Forslag til mål

- At skabe mere liv i gaderne.
- Aktiviteter fra gårdrummene skal rykkes ud i gaderummene.
- At forskønne eksisterende gaderum.
- At skabe tryghed i gaderummene.
- At forøge de rekreative arealer i bydelen.
- At udnytte bydelens grønne byrum.
- At skabe en fleksibel anvendelse af pladserne.
- At skabe små kvalitetssteder i bydelen.

Forslag til indsatsområder

- Allebeplantning.
- Træer i kummer.
- Grønne opholdssteder på hvert gadehjørne.
- Grønne arealer mellem bygninger.

Forslag til evalueringer

- Opgørelse over antal nyplantede træer indenfor 3 år
- Opgørelse over nye pladسدannelser
- Undersøgelse af brug af de offentlige parker og pladsrum



Forslag til grønne elementer i byen



Stevnsgade - et grønt gaderum

Vision - Tryk by

Formål

Trafik er noget, der påvirker os alle - ung som gammel. Vi skal alle transportere os fra et sted til et andet, og det skal helst ske så hurtigt og sikkert som muligt.

Formålet med Visionen "Tryk by" er primært at forbedre de trafikale forhold i bydelen med fokus på at gøre trafikken mere tryk og trafiksikker - især i forhold til cyklister og fodgængerne. Trafikken skal fungere på cyklisternes og fodgængerens præmisser, selvom det nogle steder betyder en forringelse af fremkommeligheden for bilerne.

Der skal skabes mere plads til fodgængerne med bredere fortove, samt bedre forhold for cyklisterne både på strækningerne og i krydsene. Den ekstra plads skal bl.a. opnås ved en reduktion af antallet af parkerede biler i de gader, hvor der færdes mange cyklister og fodgængere.

Udover at se på tryk relateret til trafik, kan man arbejde med tryk ud fra at færdes i bydelen.

Hvis man ser på udvikling af kvarteret, er der flere beboere som har klaget over, at det føles mere utryk at opholde sig i bydelen end hidtil, og tillige er graden af kriminalitet blevet mere hård. Bl.a. er der sket flere voldlige overfald, hvilket bevirker at særligt ældre ikke har lyst til at færdes efter mørkets frembrud. En måde at løse det problem er bl.a. at lave kriminalpræventive foranstaltninger, herunder ekstra belysning på utryk steder. Desuden bør man også lave en undersøgelse af, hvor der står hække og buskads, som kan virke som skjulesteder.

For at invitere beboerne til at bruge gaderummet, og dermed "få flere øjne på gaden" som skaber tryk, kan man benytte intelligente trafikløsninger som gør, at byrummet bliver fleksibelt. Fra at være en vej, kan det omdannes til et plads- og opholdsrum. Flere steder i udlandet er intelligente trafikløsninger brugte, da de rummer en lang række fordele.

Eksemplet til højre viser et bolig- og shoppeområde i Madrid, hvor man har opstillet en pullert centralt i gaden. Princippet er, at beboere og butiksejere har et personligt kort, som aktiverer pullerten fra en automat, så den går ned i jorden ved ankomst til området. Fordelen ved denne løsning er, at gaden får to funktioner, nemlig lokalstrøg og vejforbindelse, og folk får lyst til at opholde sig udendørs.

En tryk by handler således om:

- at etablere trykke forbindelser for gående og cyklister
- at føle sig tryk
- at lave fleksible trafikløsninger



Fleksibel trafikløsning i Madrid

Kan bydelen gøres til et tryk sted at være?

Forslag til mål

- Forbedre trykgheden og sikkerheden i trafikken - især for skolebørnerne.
- Lav hastighed for bilerne.
- Ingen unødvendig gennemkørende bil trafik.
- Området skal kunne benyttes af alle - også handicappede.

Forslag til indsatsområder

- Skabe en sammenhængende og opprioriteret cykelstirutenet i gennem området.
- Sikre vigtige stiovergange, hvor der er meget biltrafik.
- Forbedre oversigtforholdene i kryds med mange cyklister og fodgængere.
- Reducere antallet af parkeringspladser.
- Skabe mere plads til fodgængere og cyklister på bekostning af parkerede biler.
- Mere belysning på udsatte steder
- Fjerne/beskære "skjulesteder" som hække.
- Benytte dynamiske virkemidler f.eks. steler og skilte i forbindelse med sikring af skolevejene.

Forslag til evaluering

- De ombyggede strækninger og kryds. evalueres mht. til sikkerhed, trykghed og afvikling.
- Interview- og/eller spørgeskemaundersøgelse af skoleeleverne.

Forudsætninger & begrænsninger

Arbejdet med trafik- og byrumsplanen er sket på baggrund af en række fælles forudsætninger og begrænsninger, som er vigtige i forhold til gennemførelse af planen.

Økonomi

Der er i første omgang afsat i alt 5,2 mio. kr. til at gennemføre første etape af planen. Pengene skal i første etape primært benyttes til at sikre skolevejen for børnene i området, samtidig med at planens idéer om byrummene skal igangsættes.

Forslaget til vej- og stiplanen for bydelen skal gennemføres uden væsentlig forringelse af fremkommeligheden på de omkransende trafikveje. Desuden skal de primære adgangsveje til området bibeholdes.

Andre projekter i området

I Københavns Kommunes parkeringsstrategi har man besluttet at etablere automatiske p-anlæg i området, samt indførelse af parkeringsafgifter. Det første p-anlæg på Nørre Allé med plads til ca. 110 pladser er allerede politisk vedtaget. Yderligere anlæg med plads til ca. 400 pladser er endnu ikke placeret og vedtaget. Det er vigtigt, at de resterende automatiske p-anlæg planlægges og indpasses i denne plan.



Eks. på underjordisk p-anlæg



Københavns Kommunes Byrumshandlingsplan

Der er tidligere udarbejdet planer for delområder i bydelen. Bl.a. "Trafiksanering i Ravnsborggade-kvarteret" og "Forslag til trafiksanering i Guldbergsgade-området". Indholdet af disse planer indgår som supplerende grundlag for udarbejdelse af denne plan.

Københavns Kommune har endvidere udarbejdet en langsigtet Byrumshandlingsplan for København, som omhandler bedre byrum. Disse tanker er forsøgt indarbejdet i denne plan, så idéerne fra Handlingsplanen er i overensstemmelse med de overordnede indsatsområder og mål i Trafik- og byrumsplanen.

Københavns Kommune påtænker ombygning af Nørrebrogade med fokus på forbedring af bl.a. fremkommelighed for cyklister og busser. Der vil i denne forbindelse kunne ske ændringer mht. vejgange og trafikafvikling til og fra planens område. Disse forhold skal løbende vurderes i forhold til denne plan.

Sideløbende med udarbejdelse af Trafik- og byrumsplanen, har der været en række borgermøder om en cykelsti langs Søerne, som Københavns kommune har arrangeret.

Endelig planlægges en ny Metro-station på Nørrebro Runddel. Adgangsforhold med sikring af fodgængerne skal også planlægges i forhold til denne plan.



Lokale trafikplaner



Guldbergsgade en dag i juni

Analyse - Pladser & grønne rum

Mange gårdrum

Indenfor de sidste 10 år er der foretaget flere gårdsaneringer i bydelen, som har skabt rammer for rekreative arealer. Disse gårdmiljøer fremstår ofte meget velholdte og tilbyder små opholdssteder og grillfaciliteter, hvilket har gjort dem meget populære, særligt for børnefamilier.

Der er således mange private opholdsarealer i bydelen, som benyttes af beboerne.

Velholdte pladser

Hvis man derimod laver en gennemgang af de offentlige pladser og parkrum i bydelen viser det sig, at de er forholdsvis varierede i deres funktion, men fremstår temmelig nedslidte.

De senest renoverede pladser er Skt. Hans Torv og forpladsen til Skt. Johannes kirken, samt "Multipladsen" i Ravnsborggade, som alle har et velholdt præg.

Sankt Hans Torv fungerer som bydelens fornemste plads, og benyttes ikke kun af de lokale, men også af folk fra andre bydele. Pladsen fungerer som et attraktivt mødested, særligt om sommeren, hvor udeservering sker langs facaden og skaber et rigt byliv.

"Multipladsen" på hjørnet af Skt. Hans gade og Ravnsborggade, blev åbnet for ca. et år siden, og er den eneste plads, som tilbyder aktivitet for de unge i bydelen. I dag er den meget velbesøgt af de lokale, og er et eksempel på et privat initieret projekt, som efter realisering er blevet en stor succes.

Nedslidte og potentielle pladser

De øvrige pladser i bydelen, herunder Guldbergsplads er meget nedslidte, skønt der ligger et stort potentiale p.g.a. det store boliggrundlag af unge, børnefamilier og ældre, som vil kunne tilføre aktivitet over hele dagen.

Ligeledes rummer parken i De Gamles by mulighed for rekreation i smukke arkitektoniske omgivelser, hvilket ikke er umiddelbart synligt - selv for naboer -, da plejehjemmet ligger som en isoleret ø i bystrukturen omkranset af trådhegn.

Når man bevæger sig ind i området, møder man fine parkoplevelser og sågar får, som græsser ved foden af et kapel.

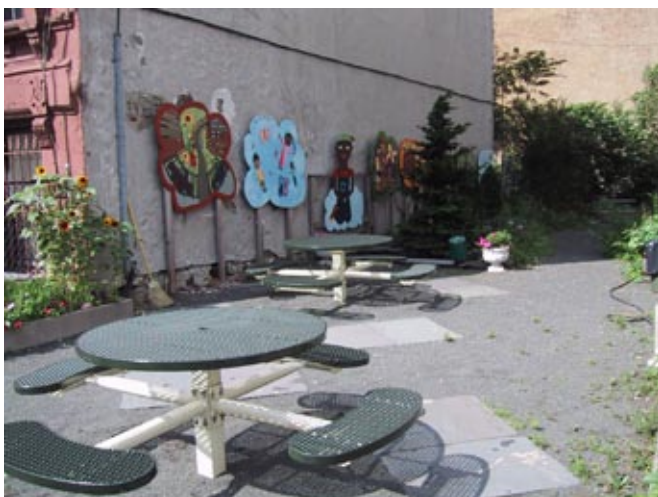
På sigt bør man lave åbninger ind til det område i form af cykelruter og gangforbindelser, som knytter sig til eksisterende netværk.

Af andre steder i bydelen, hvor pladserne ikke er udnyttet, er i krydset mellem Guldbergsgade/Sjællandsgade, samt græsplænen i Stevnsgade, beliggende mellem to karrer.

Begge steder er klart defineret af facader, og rummene har en skala, som gør dem egnede til ophold og aktivitet.

Endelig udgør byrummene ved Simeons Kirken og Guldberg Skole et stort aktiv, som skal behandles i en forestående arkitektkonkurrence.

Generelt er der mange offentlige rum i bydelen, men de fremstår enten nedslidte eller ikke rummer kvaliteter, som inviterer folk til at opholde sig. Desuden mangler der små opholdssteder i form af bænke på solfyldte gadehjørner, hvilket der bør etableres, hvis man ønsker at folk kommer ud i gaderummet.

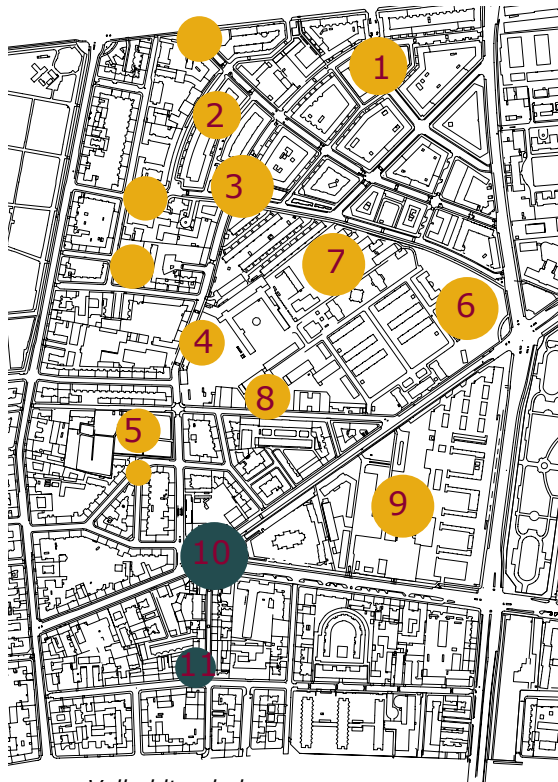


Eksempel på legeplads mellem to bygninger



Eksempel på aktivitetsplads for unge

Analyse - Pladser & grønne rum



- Velholdte pladser
- Pladser og områder med potentiale

VELHOLDTE PLADSER



10. Skt. Hans Torv



11. "Multipladsen"

BYRUM MED POTENTIALE



1. Guldbergsplads



2. Stevnsgade



3. Sjællandsgade



4. Kolonihaver



5. Mosaik kirkegård



6. De Gamles by - Tagensvej



7. De Gamles by - Kapel



8. De Gamles by - Møllegade



9. Panum instituttet

Analyse - Gader & forbindelser

Bydelen er omgivet af nogle meget trafikerede veje, som forbinder Nørrebro med andre bydele og definerer området meget præcist.

Særligt har Tagensvej meget gennemkørende trafik, som virker som en barriere, mens Nørrebrogade har en strøgkarakter med butikker og cafeer, som tiltrækker fodgængere.

I kvarteret fungerer Nørre allé, Blegdamsvej og Fælledvej som vigtige bydelsgader, der forbinder det overordnede vejnet med lokalgaderne. Endelig er Sjællandsgade, Guldbergsgade, Fensmarksgade og Ravnsborggade større bolig-gader, som binder lokal-gaderne sammen.

De øvrige gader kan stort set klassificeres som lokal-gader med adgang til boligejendomme.

Bydelen har således et hierarki af gadetyper, som spænder fra meget trafikerede forbindelser til smalle bolig-gader.

Disponeringen af gadearealerne er traditionelt opbygget med et køreareal centralt og fortovej langs facaderne. Ved enkelte gadehjørner er der træbeplantning, som giver rummet et grønt præg, hvilket bl.a. ses i Peter Fabersgade.

I de fleste gader, er der ikke disponeret med bænke som inviterer til kortvarig ophold, men derimod er opholdsmulighederne primært koncentreret i forbindelse med de større pladser.



Sjællandsgade, større bolig-gade



Guldbergsgade, større bolig-gade

Analyse - Gader & forbindelser

Nedenfor er en kort beskrivelse af bydelens gaderum og deres særkende.

1. Guldbergsgadeområdet

Klassisk karréstruktur med brede gaderum. Ensartet udtryk. Grønne kanter langs bygningerne.

2. Sjællandsgadeområdet

Klassiske gaderum, som afgrænses af boliger og institutioner. Forholdsvis smalle gaderum, som virker lidt mørke.

3. Guldbergsgade

Langt kroget gadeforløb, som går gennem bydelen. Gade med varieret præg og karakteriseret af forskellige funktioner og institutioner.

4. Elmegadeområdet

Helstøbt gadenet med korte, knækkede forløb. Afsluttede gaderum – ingen tomme grunde. Elmegade er kvarterets vigtigste gade med fint byliv.

5. Fælledvej

Vigtig strøggade med varieret byliv, dog meget trafikeret.

6. Ravensborggadeområdet

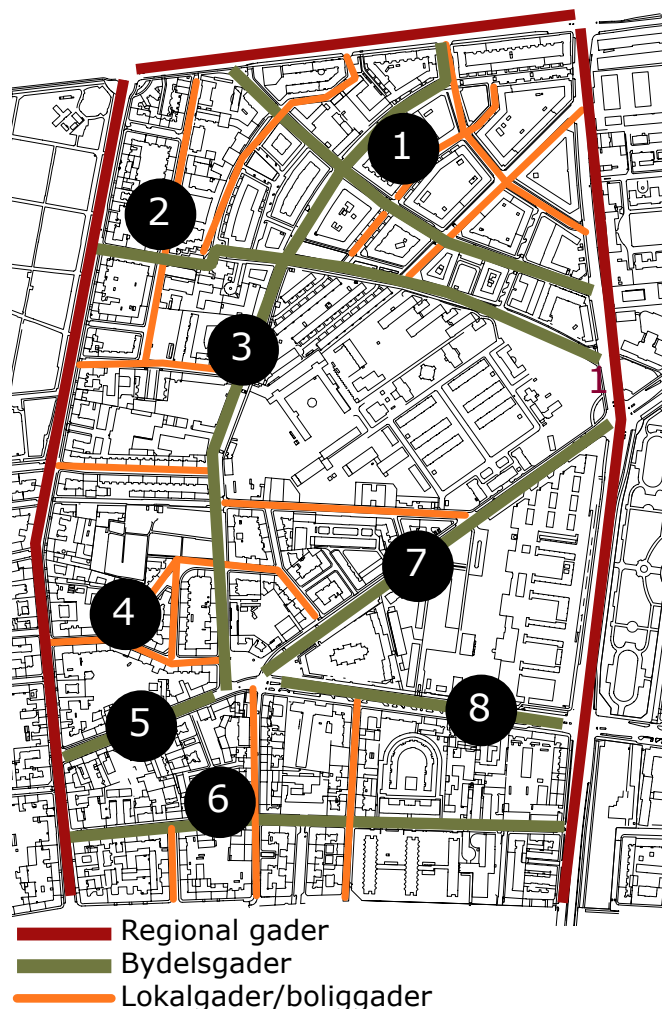
Klassiske gaderum, der indgår som en del af et samlet stræk langs søerne. Boliggader ligger vinkelret på Søerne og skaber en fysisk og visuel forbindelse.

7. Nørre Allé

Vigtig bydelsgade, som forbinder Nørrebro med den overordnede vejforbindelse mellem centrum og Lyngbyvejen. Varieret karakter, dog præget af megen trafik og parkering.

8. Blegdamsvej

Vigtig bydelsgade, som forbinder Østerbro med Nørrebro og Frederiksberg. Meget trafikeret.



1. Tagensvej



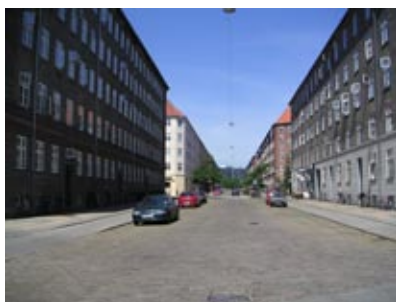
2. Blegdamsvej



3. Elmegade



4. Guldbergsgade



5. Refsnæsgade



6. Tibirkegade

Biltrafikken i dag

Alle de omkransende veje omkring bydelen er vigtige trafikveje med høj trafikbelasting, hvorfor det er vigtigt, at trafikken internt i bydelen ikke vil forringe trafikafviklingen væsentlig på især adgangsvejene til bydelen.

I dag fremstår stort set hele vejnettet i bydelen som trafiksaneret med et stort antal fartdæmpende foranstaltninger i form af bump, hævede flader og indsnævring.

Fælledvej, Blegdamsvej og Nørre Allé er de eneste trafikveje i gennem bydelen med en stor grad af gennemkørende trafik. Alle andre veje i bydelen er udpeget som lokalveje med et minimum af gennemkørende trafik og generelt lavt hastighedsniveau (30km/t og 40 km/t)

I dag er der placeret vejlukninger centralt i området på Guldbergsgade/Sjællandsgade og Fensmarksgade, hvilket effektivt har fjernet den gennemkørende trafik gennem bydelen, men vejlukningerne har også opdelt bydelen i forskellige trafikzoner.

Trafikken til og fra Sjællandsgadeområdet foregår i dag primært fra Nørrebrogade til Sjællandsgade og Peder Fabers Gade og Jagtvej til Stevngsgade og Fensmarksgade. Der er yderligere fem andre sekundære trafikadgange til området.



Områdeinddeling

1. Guldbergsgadeområdet
2. Sjællandsgadeområdet
3. De Gamles By
4. Elmegadeområdet
5. Panum instituttet
6. Ravnsborggadeområdet



Peder Fabersgade

Biltrafikken i dag

Guldbergsgadeområdet trafikbetjenes primært fra Jagtvej til Guldbergsgade og fra Tagensvej til Sjællandsgade, hvorfra trafikken fordeler sig i området. Vejlukningerne på Guldbergsgade og Refnæsgade ud til Tagensvej er vigtige i forhold til at fastholde en fornuftig trafikafvikling i krydset Jagtvej/Tagensvej.

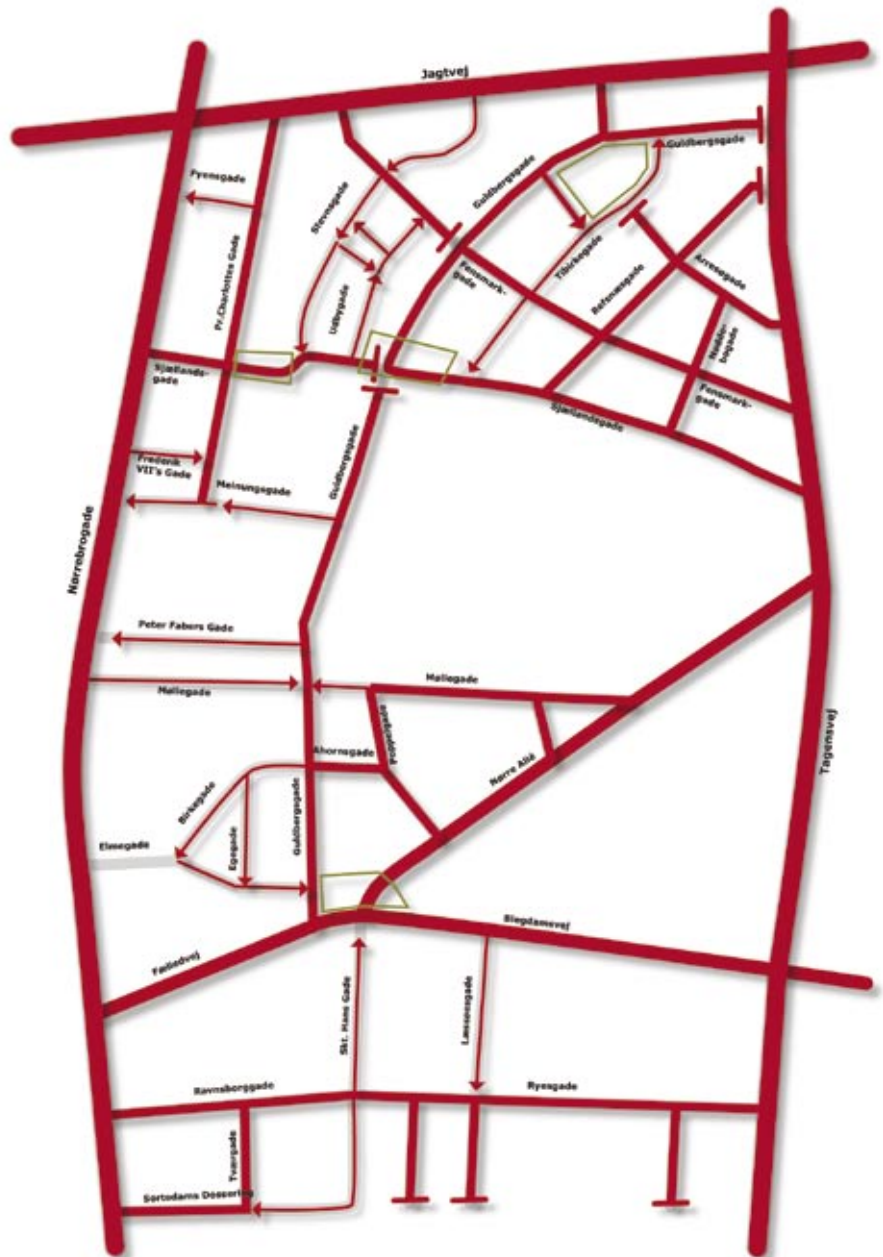
Trafikken til og fra Ravensborggadeområdet foregår i dag fra Nørrebrogade via Sortedams Dosseringen eller Ravensborggade eller fra Blegdamsvej via Læssøgade og Skt. Hans Gade. I dag er det muligt at benytte Skt. Hans Gade fra bl.a Sortedams Dosseringen som mulig smutvej gennem Ravensborggadeområdet.

Dette skyldes bl.a venstresvingforbudet i krydset Nørrebrogade/Fælledvej.

Ravnsborggadeområdet trafikbetjenes i dag fra Fælledvej til Guldbergsgade og fra Nørrebrogade og Nørre Allé til Møllegade. Især trafikken på Møllegade fra øst har i dag en mulig smutvej til Nørrebrogade via Guldbergsgade og Peder Fabersgade/Meinungsgade.

Hele bydelen er desuden karakteriseret ved en meget høj parkeringstæthed overalt på vejnettet. De parkerede biler fylder meget i byrummet.

Parkering særligt omkring vejkrydsene giver meget dårlige oversigtforhold, hvilket især giver utrygge forhold for krydsende cyklister og fodgængere.



Nørre allé

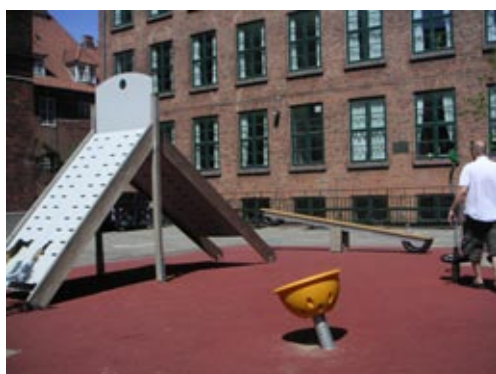
Biltrafik i dag



Institutioner i området

Illustrationen viser skoler og institutioner i området, og herved angiver de trafikmål, som børnene og forældre har i deres bydel.

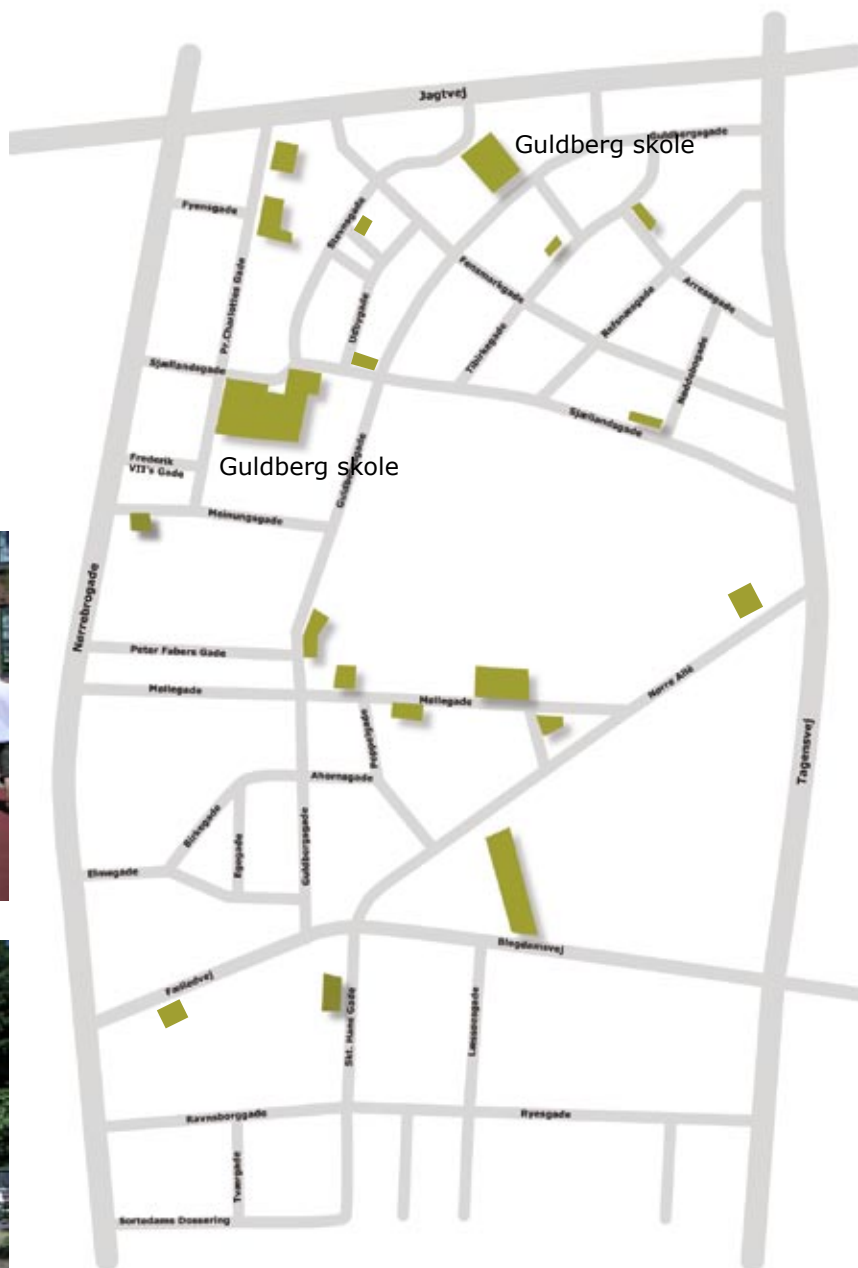
Det er således institutionerne, som er med til at udgøre destinationerne i cykelstinetet og knytte bydelen sammen.



Guldberg skole



Stevnsvej skole



Eksisterende skoler og institutioner

Cykeltrafikken i dag

Skoleområdet omfatter i fremtiden hele bydelen og der er derfor behov for at skolelever fra Ravensborggadeområdet skal kunne færdes sikkert og trygt til Skolen i Sjællandsgade og Stevnsgade Skole, som er lagt sammen til "Guldberg skole - indslusning".

Af den grund er der et behov for at udarbejde en sammenhængende cykelstiplan, især i forhold til at sikre skolevejene.

Mange elever fra Ravensborggadeområdet, som skal til Guldberg skole - indslusning, krydser Fælledvej/Blegdamsvej og fortsætter op ad Guldbergsgade. Dette sted opleves i dag som utrygt af mange lette trafikanter. En anden problematik er den cykelstrøm, der kører ad Blegdamsvej og fortsætter videre ad Elmegade. I krydset Guldbergsgade/Elmegade skal cyklisterne holde tilbage for biltrafik, der fortsætter ligeud ad Guldbergsgade.

Dette krydsningspunkt ligger tæt på det signalregulerede kryds Guldbergsgade/Fælledvej, og cyklisterne kan derfor have svært ved at nå at se biler, der svinger op ad Guldbergsgade før de kører ud i krydset.

Skt. Hans Gade er i dag ensrettet mod Skt. Hans Torv, og cykling mod ensretningen er principielt ikke tilladt. Mange cyklister kører alligevel mod ensretningen, da Skt. Hans Gade er en vigtig forbindelse mellem Skt. Hans Torv/Guldbergsgadeområdet og henholdsvis Ravensborggadeområdet og Søerne.

Parkeringen tager en del af gadearealet og det resterende vejareal opleves derfor som meget snævert, når der både kører cyklister (i begge retninger) og biler.

Oversigtforholdene for krydsende fodgængere og cyklister er generel meget dårlig fra sideveje pga. parkerede biler op til krydsene.



Cykelstinettet



Sankt Hans Torv



Uhedsanalyse

Hvordan undgår vi, at der sker trafikuheld på vejene i Sjællandsgadeområdet?

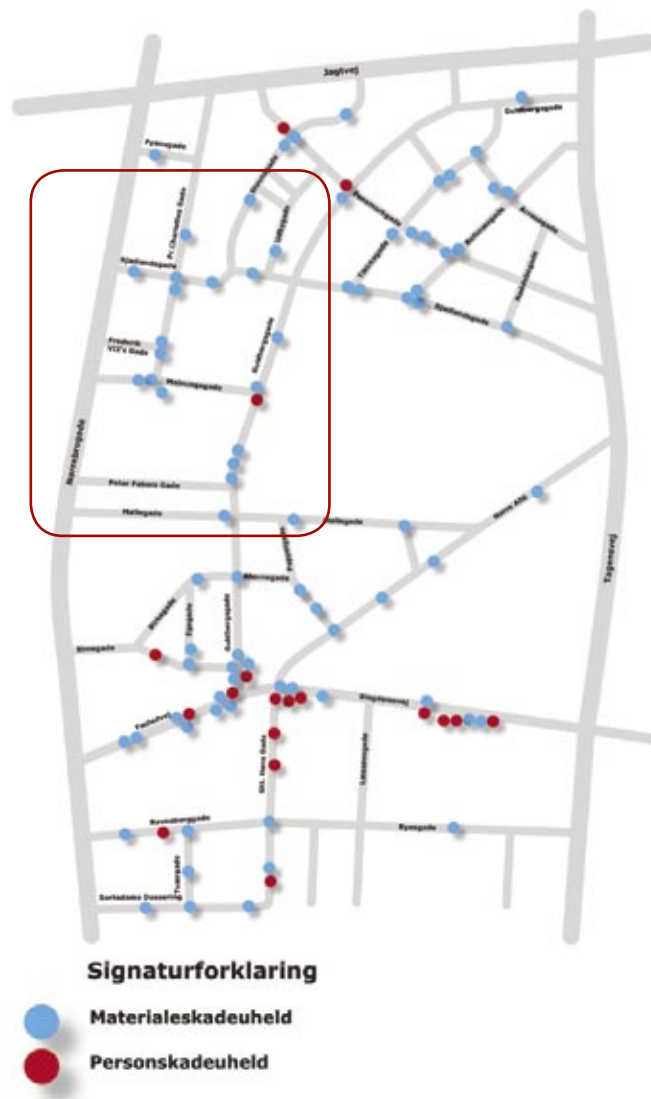
Det er svært helt at undgå, at der sker trafikuheld på vores veje, da mennesker begår fejl og disse fejl kan føre til ulykker. Men på den måde vejene er udformet, kan man dels reducere antal fejl, der begås i trafikken og dels undgå, at disse fejl har alvorlige konsekvenser.

For at kunne målrette løsningerne er det vigtigt at vide, hvilke typer uheld der sker i dag, og hvorfor de sker.

For at få indblik i dette, er der lavet en analyse af de politiregistrerede ulykker i Sjællandsgadeområdet for de sidste 5 år dvs. i perioden 2001-2005. Undersøgelser fra skadestuer peger på, at politiet kun får kendskab til 1/5 af alle ulykker, der sker på vejene. Registreringerne på skadestuerne er endnu ikke landsdækkende, og de politiregistrerede ulykker er derfor det bedste grundlag til analysen.

I perioden 2001-2005 har politiet i alt registreret 100 trafikuheld i Sjællandsgadeområdet.

20 % af uheldene har været med personskade dvs. hvor en eller flere af de involverede trafikanter er kommet til skade. Resten af uheldene har udelukkende været med materiel skade.



Fakta om uheld i Sjællandsgadeområdet

- 100 uheld på 5 år
- 20 % af uheld har været med personskade
- Halvdelen af uheldene er sket i kryds
- 1/3 af uheldene har der været lette trafikanter involveret (dvs. fodgængere, cyklister og knallertførere)
- 38 % af alle uheld er parkeringsuheld
- Knap halvdelen af alle uheld har der været en kriminell handling i forbindelse med uheldet f.eks. den skyldige part er flygtet fra uheldsstedet, brugsstjålet bil etc.

Udvalgte vejstrækninger

Fensmarksgade: 4 uheld med lette trafikanter involveret – der er ikke en gennemgående uhedsfaktor for disse uheld, der relaterer sig til vejens udformning.

Sjællandsgade: 7 ud af de 11 uheld der er registreret er parkeringsuheld

Guldbergsgade: 8 ud af 14 uheld er krydsuheld, 4 uheld er parkeringsuheld

Skt. Hans Gade: 8 uheld heraf 4 sket i kryds og 4 uheld med personskade. Der er ikke en gennemgående uhedsfaktor der relaterer sig til vejens udformning.

Uhedsanalyse

I 1/3 af alle uheldene har der været lette trafikanter involveret dvs. cyklister fodgængere eller knallertførere (knallert 30). Af de lette trafikanter er cyklister den trafikantgruppe der har været involveret i flest uheld. Der har været en cyklist involveret i 27 % af alle uheld.

38 af de 100 uheld er parkeringsuheld. 4 af disse uheld har været med personskade og årsagen til disse ulykker har primært været cyklist, der blev ramt af en bildør.

Halvdelen af de registrerede uheld er sket i kryds. Den gennemgående årsag til disse uheld er at den ene part ikke overholder vigepligten, men der er også sket flere uheld med bilister, der kører mod ensretningen. På kortene fremgår det, hvor uheldene er sket.

Uhedsanalysen har vist at der sker mange parkeringsuheld i Sjællandsgadeområdet, men at disse kun sjældent fører til personskade. Derudover er der sket mange uheld i kryds, især hvor vigepligten ikke overholdes. Uhedsanalysen sætter derfor fokus på parkeringsforhold og indretning af kryds. Det har ikke været muligt at relatere uhedsårsagen til vejenes indretning i øvrigt.



Signaturforklaring

- Uheld med lette trafikanter involveret



Signaturforklaring

- Krydsuheld
- Fodgængeruheld
- Parkeringsuheld
- Diverse uheld

Byrumskoncepter

Koncepter

Med henblik på at skabe en ligevægt mellem trafikforanstaltninger og byrumsprojekter, blev der foreslået to koncepter, som viser, hvordan bydelen kan udformes med byarkitektoniske virkemidler.

Det første koncept inddeler bydelen i enklaver ud fra en registrering og analyse af, at der er nogle eksisterende "minisamfund" med hver deres identitet og særkende.

Ideen var at udnytte disse særkender i form af forskellige løsningsmodeller for hvert sted.

Det andet koncept havde det formål at lave et gennemgående element i bydelen - en livsnerve -, som binder de forskellige enklaver sammen og dermed arbejder ud fra en helhedsstanke.

Efter diskussion i Projektgruppen om fordele og ulemper ved de to koncepter, blev "livsnerve modellen" valgt som det koncept, som planen skulle gå videre med.

Livsnerven

Livsnervekonceptet bygger på tanken om at udnytte Guldbergsgades centrale placering, og omdanne den til et varieret aktivitetsstrøg med mulighed for ophold, beplantning og belysning.

Konceptet understøtter endvidere Københavns kommunes tanke om en "grøn cykelforbindelse", som knytter bydelen sammen.

Ved at optimere dette strøg, kan man ligeledes etablere en bevægelsesåre, som går fra Søerne igennem bydelen ad Guldbergsgade til Mimersgadekvarteret, for derefter at fortsætte til DSB-arealet i Nordvest og slutte i Lersøparken.

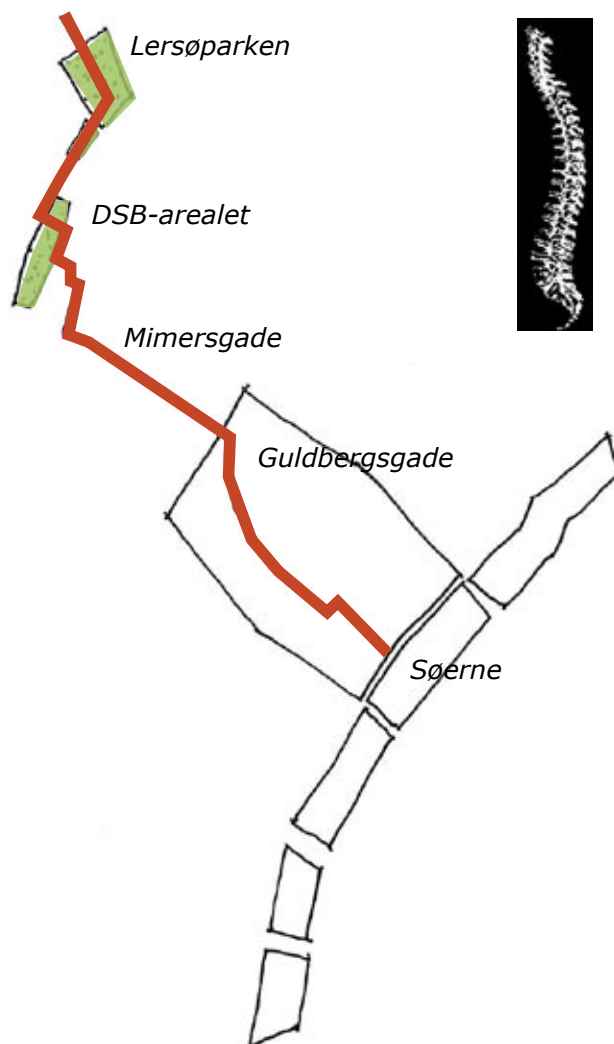
Livsnerven rummer således potentiale for dels at knytte andre bydele sammen, og dels fungere som attraktivt gadeforløb lokalt i kvarteret.



Enklavemodellen

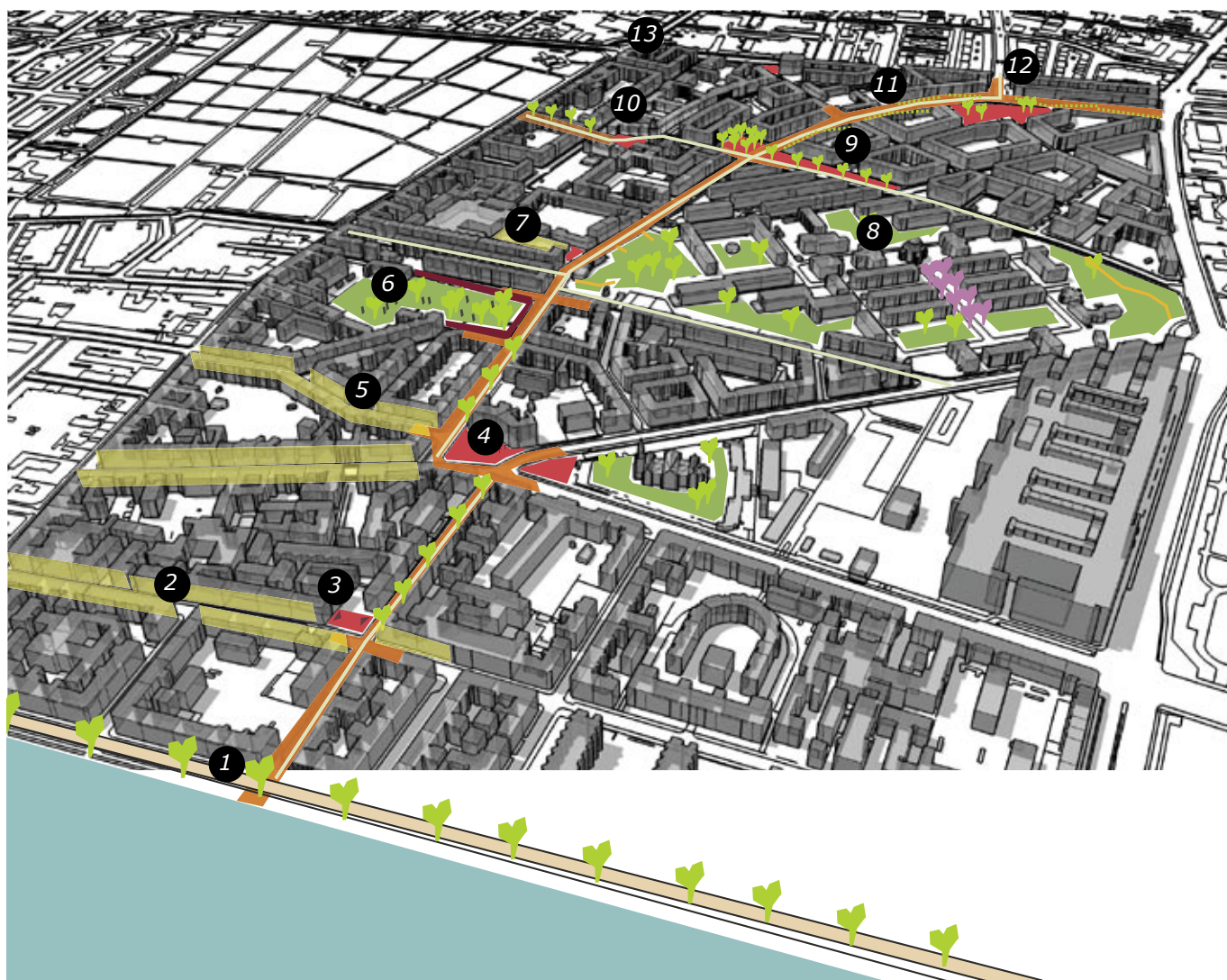


Livsnerve modellen



En samlet strategi, som forbinder bydelene

Byrumskvaliteter i området



Illustrationen viser kvaliteter i bydelen, og dermed understøtter ideen om at tydeliggøre Guldbergsgade, som en samlet forbindelse.

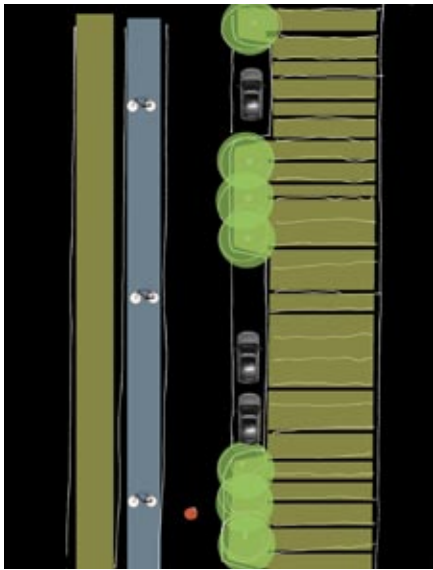
1. Promenade langs vand
2. Strøggade med rigt butiksliv - Ravnsborggade
3. Livlig ungdomsplads - Multiplads
4. Velbesøgt bydelsplads - Skt. Hans Torv, megen aftenaktivitet
5. Latinerkvarter med butikker og cafeer - Elmegadeområdet og Fælledvej
6. Mosaik kirkegård - potentiale til grøn oase
7. Bio og Café - Empire Bio, aftenaktivitet
8. Park med geder, pavillon, allé - De Gamles By
9. Legeplads og bunkersanlæg
10. Simeons Kirken, potentiale for attraktiv forplads
11. Grønne forhaver
12. Lokalplads - Guldbergsplads
13. Livligt byrum, Metro på sigt. Nørrebro's runddel



Grønne forhaver i Guldbergsgade

Livsnerven

Eksisterende fortov
Modstrøms cykelbane
Kørebane - ensrettet
Parkeringsbånd
Udvidelse af eksis. fortov - ca. 7. m.



Principskitse - Énsretning af Guldbergsgade



Principskitse - Énsretning af Guldbergsgade



Udvidelse af fortov med ophold, belysning og beplantning

Byrum ved kirken

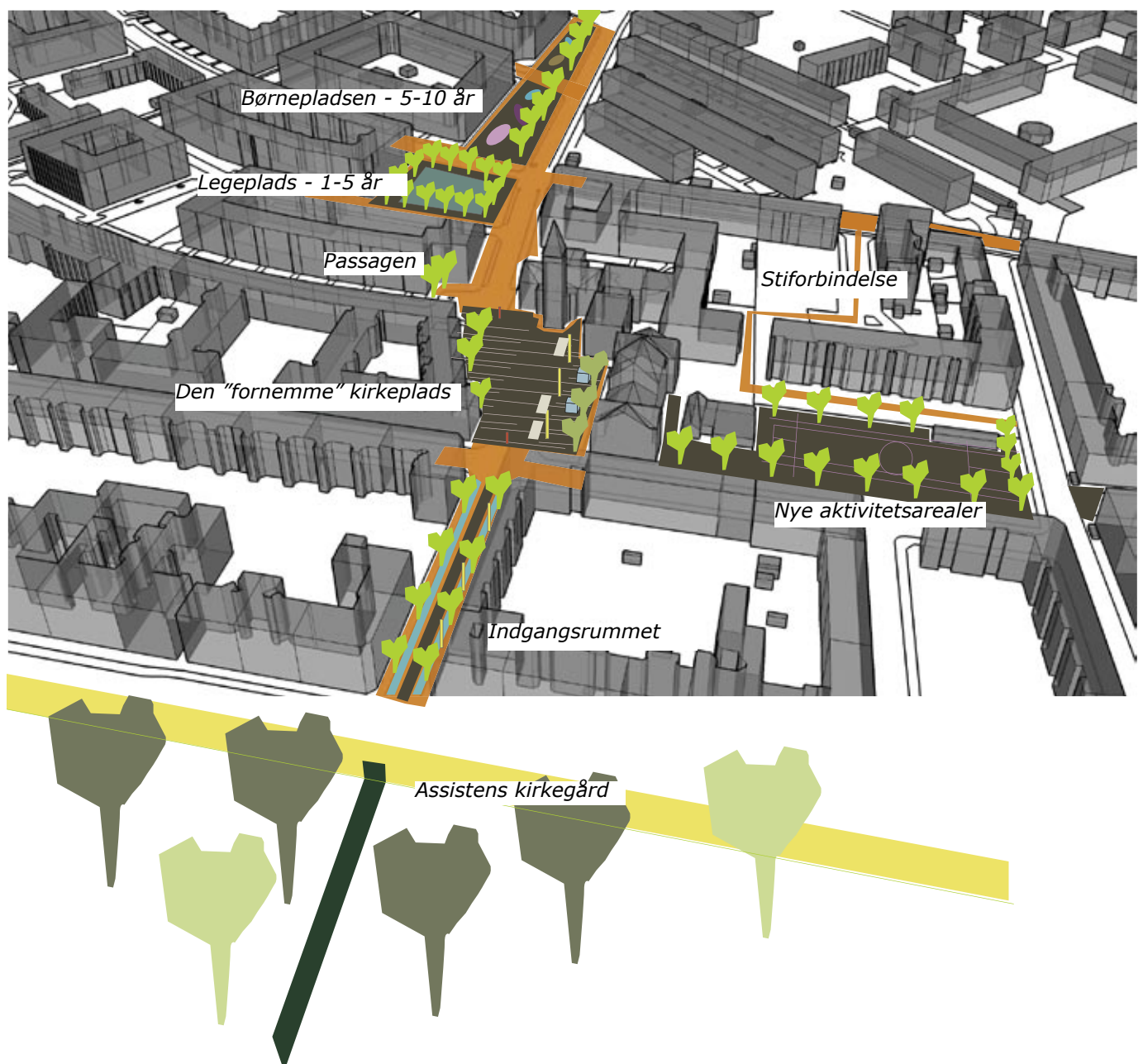
Simeons kirken

Som en del af Områdefornyelsen ligger en opgave i at udforme en ny plads ved Simeons kirken og arealerne ved Skolen i Sjællandsgade.

For at understrege den serie byrum som ligger på strækningen fra Nørrebrogade til Guldbergsgade, bør man også lave en samlet pladsstrategi, hvor man angiver en karakter og funktion for hvert byrum.

Ved at starte forbindelsen ved Nørrebrogade, kan man dels trække bylivet ind i kvarteret, og dels tydeliggøre akse til kirken.

Når Metrostationen ved Nørrebros Runddel er færdig, vil Sjællandsgade også fungere som den primære stiforbindelse mellem bydelen og metrostationen.



Byrum fra Nørrebrogade og ind til Sjællandsgade

Grøn plan

Beplantningsstrategi

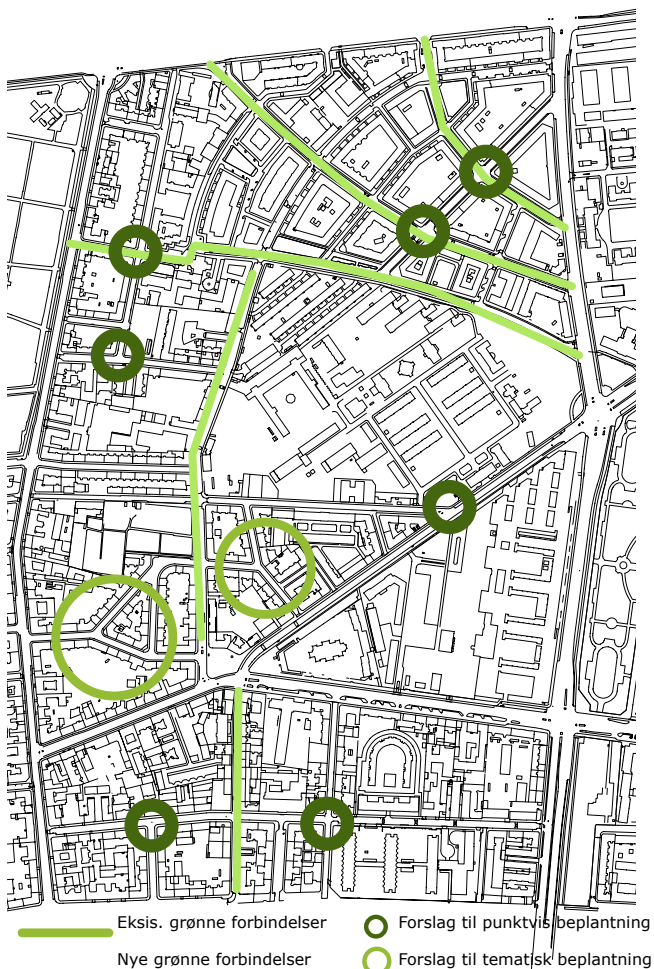
Hvis man vil prioritere det grønne miljø i bydelen, bør man lave flere træplantninger i det lokale gadenet.

Området er i dag præget af gennemgående grønne forløb på især de større gader som Nørre Allé, Blegdamsvej og den nordvestlige del af Guldbergs-gade.

På udvalgte gadestræk, foreslås derfor, at man etablerer gennemgående trærækker, som dels strammer rummet op, og dels kan knytte sig til eksisterende pladsdannelser.

Desuden kan man på udvalgte steder, såsom gadehjørner, indhak og forpladser, lave en punktvis beplantning i form af klynger, som kan fungere som små grønne pusterum.

En idé er endvidere at lave en beplantningsstrategi med afsæt i gadenavnene for derved at knytte en god historie til et fysisk element. Dette kunne bl.a. være "5 ahorntræer i Ahorgade" og "1 Rødeg i Egegade".



Princip for beplantningsplan



Eksempel på grøn plet i bydel



Trærække langs facade, New York



Grøn mur ved Den Mosaiske kirkegård



Grønt hjørne ved Birkegade

Forslag til vejplan

Vejplan projekter

Projektgruppen har diskuteret flere modeller for det fremtidige vejnet i området.

De vigtigste elementer i vejplanen er at pege på at sikre skolebørnenes vej til primært Guldbergsskole - indslusning, samt skabe smukke velfungerende byrum i sammenhæng med de opstillede målsætninger.

Generelle forhold

Forslaget til vejplanen vil ikke forringe trafikafviklingen væsentlig på det omkringliggende vejnet eller adgangsforholdene til bydelen.

Eksisterende fartdæmpende foranstaltninger i området bevares i vid udstrækning, således at hastighederne fortsat skal være lav. Alle lokalgader, som fungerer som primære cykelrute forbindelser, får en referencehastighed på 30 km/t. Alle de øvrige lokalgader får en referencehastighed 40 km/t.

Der fjernes især parkeringspladser langs den primære cykelstirute på Skt. Hans Gade og Guldbergsgade. Hermed kan der skabes mere plads til et bredere fortovej og bedre oversigtsforhold ved alle vejtilslutninger.

Vejlukningerne internt i området har været den store diskussion i projektgruppen. Projektgruppen er blevet enig om at bibeholde vejlukningerne omkring Guldbergsgade/Sjællandsgade, samt supplere med to andre vejlukninger, (projekt 3A), således at området fredeliggøres helt for biltrafik. Hvis det imidlertid viser sig at dette skaber u hensigtsmæssig trafikafvikling bl.a. i Møllegadekvarteret, skal vejlukningerne revurderes. For at gennemføre dette projekt, er der tegnet en alternativ løsning, projekt 3B.

På vejplanen er anvist med mørkegrønt, hvilke ændringer der foreslås i forhold til i dag.

1 - Fælledvej/Guldbergsgade & Fælledvej/Skt. Hans Gade/Nørre Allé

Disse kryds forslås ombygget primært af hensyn til at sikre de krydsende lette trafikanter fra Skt. Hans Gade og Guldbergsgade. Der tillades fremover kun højre ind- og ud fra Nørre Allé. Tilsvarende tillades kun højre ud fra Skt. Hans Gade. Hermed fjernes den gennemkørende biltrafik primært på Nørre Allé, som hermed flyttes ud på Blegdamsvej og Tagensvej. Desuden reduceres muligheden for at benytte Skt. Hans Gade videre til Nørre Allé som smutvej fra Nørrebrogade via Sortedamsdosseringen.

Afviklingen af den øgede trafik som flyttes fra Nørre allé til Blegdamsvej/Tagensvej, skal vurderes.

2 - Møllegade ensrettes fra Guldbergsgade til Poppelgade

Af hensyn til bilister fra Fælledvej som har et ærinde i Nørre Allé, tilbydes en vejmulighed via Guldbergsgade og Møllegade og Poppelgade. Ved at ensrette Møllegade på dette vejstykke reduceres også muligheden for at benytte Møllegade som gennemkørselsvej fra Nørre Allé til Nørrebrogade via Peder Fabersgade. Samtidig med at Guldbergsgade ensrettes mod nord reduceres desuden muligheden for varetransporter på Møllegade til alle aktiviteter omkring Skt. Hans Torv.

3A - Guldbergsgade/Sjællandsgade

Der skabes en samlet fredeliggjort plads uden trafik. Eksisterende vejlukninger bibeholdes og suppleres med ny vejlukning på Guldbergsgade nord for legepladsen, således at trafikken kan køre ensrettet langs legepladsen over til Udbyggede.

3B - Alternativ til Guldbergsgade/Sjællandsgade

Hvis det imidlertid viser sig at forslag 3A skaber u hensigtsmæssige trafikafvikling andre steder i bydelen, fjernes vejlukningerne således at der tillades ensrettet trafik fra Guldbergsgade i østlig retning mod Sjællandsgade.

4 - Prs. Charlottes Gade mv.

Strækningen foreslås ensrettet fra Meinungsgade til Sjællandsgade, mens den øvrige del af Prs. Charlottesgade bibeholdes dobbeltrettet.

5 - Skolen i Sjællandsgade

Projektet som skal udføres i forbindelse med en arkitektkonkurrence skal resultere i en smuk sammenhængende plads uden gennemkørende trafik, ingen parkering og ingen afsætningspladser til skolen. Pladsen er lukket fra begge sider med mulighed for at dynamisk åbning ud mod Prinsesse Charlottes Gade for renovation, flyttebiler, adgang til kirken, mv..

6 - Fensmarksgade

Vejlukning på Fensmarksgade flyttes til nord for Stevnsgade. Således vil området hænge trafikalt sammen med Guldbergsgade. Vejlukningen vil fastholde, at det ikke er muligt at benytte Fensmarksgade til gennemkørsel.

7 - Guldbergsgade fra Elmegade til Meinungsgade samt fra Fensmarksgade til nord for Sjællandsgade

Disse delstrækninger foreslås ensrettet, således kan der skabes et bredt fortovej på ca. 7 meter i gadens ene side.

Hermed skabes plads til at gennemføre 1. etape af "livsnerven". Man skal imidlertid være opmærksom på at ensretninger kan give anledning til ulovlig kørsel. Ombygningen af anlæggene skal derfor udformes

Forslag til vejplan

så ulovlig kørsel besværliggøres mest mulig. Ombygningen af Guldbergsgade skal udformes således at gaden fleksibelt kan gøres dobbeltrettet senere uden større ombygninger, men på bekostning af parkeringspladserne.

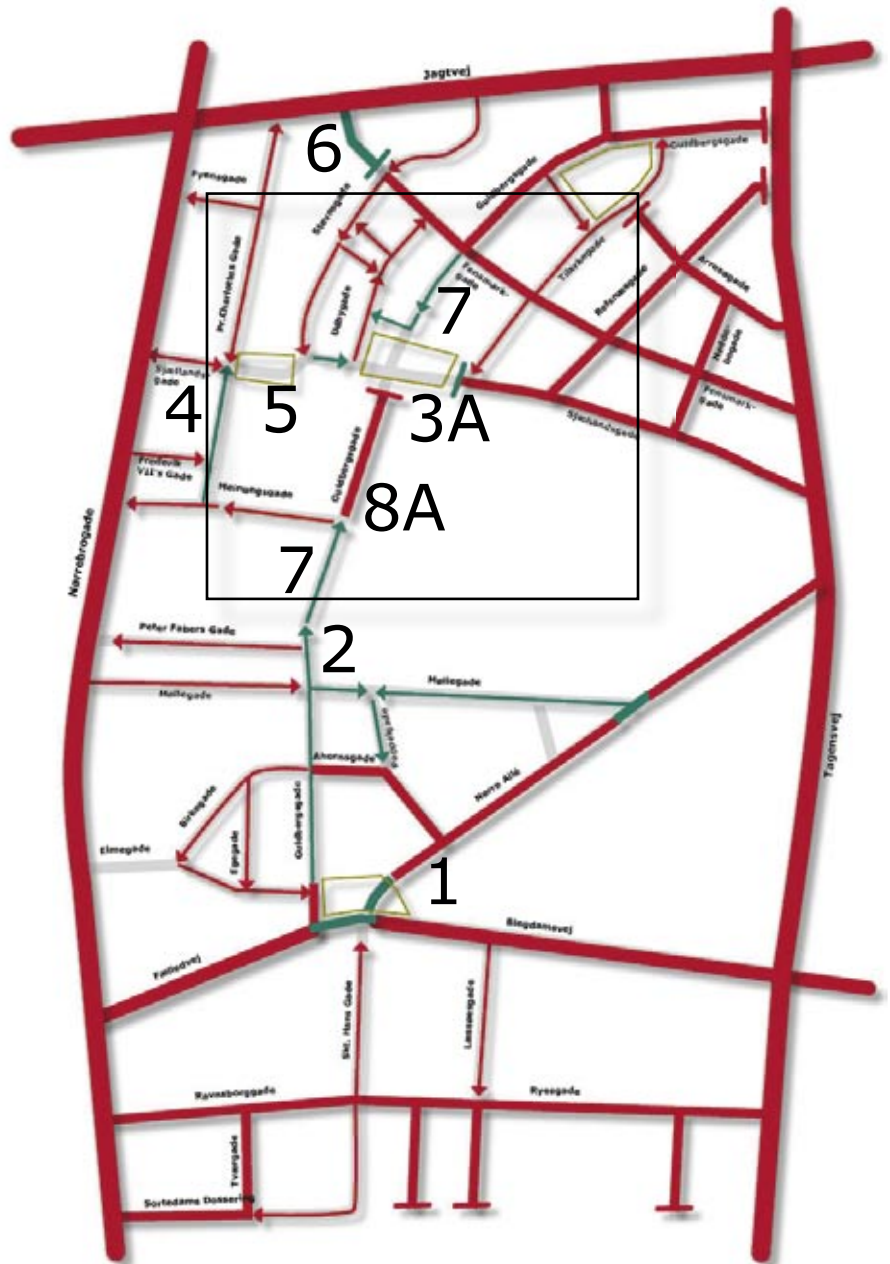
8A - Guldbergsgade fra Meinungsgade til Sjællandsgade

Vejlukning ved Sjællandsgade nødvendiggør at denne delstrækning fortsat skal være dobbeltrettet. Hvis det brede fortov på 7 meter skal føres igennem, skal al parkering på delstrækningen fjernes.

8B - Guldbergsgade fra Meinungsgade til Sjællandsgade

Dette forslag skal ses i sammenhæng med forslag 3B. Hvis det imidlertid viser sig at hovedforslag 3A skaber u hensigtsmæssigt trafikafvikling andre steder i bydelen, kan der tillades trafik fra Guldbergsgade til Sjællandsgade og denne delstrækning ensrettes, således at både det brede fortov kan føres igennem og en del af parkeringen kan bibeholdes.

Det skal præciseres, at dette forslag er et alternativ, og derfor ikke indgår i den foreslåede vejplan.



Forslag til vejplan

Eksisterende	Ændring	Signaturforklaring
		Trafikvej
		Lokalvej (dobbeltrettet)
		Lokalvej (ensrettet)
		Vejlukning
		Større pladsdannelse



Alternativ trafikløsning ved Guldbergsgade/Sjællandsgade

Forslag til cykelstiplan

Cykelstiplan projekter

Projektgruppen har diskuteret flere modeller for det fremtidige cykelstinet i området.

Skoledistriktet omfatter i fremtiden hele bydelen og der er derfor behov for bl.a. at skolelever fra Ravnsborggadeområdet skal færdes sikkert og trygt til Guldbergskole - indslusning.

Den valgte cykelstiplan skal endelig vurderes og godkendes af Vej og Park og der kan derfor komme justeringer af planen.

Generelle forhold

Eksisterende fartdæmpende foranstaltninger i området bevares i vid udstrækning, således at hastighederne fortsat skal være lav.

Alle veje, som fungerer som primærer cykelruteforbindelser, får en referencehastighed for biler på 30 km/t. Alle de øvrige veje får en referencehastighed for biler på 40 km/t.

Der fjernes især bilparkeringspladser langs den primære cykelstirute på Skt. Hans Gade og Guldbergsgade. Hermed kan der skabes mere plads til et bredere fortov og bedre oversigtsforhold ved alle vejtilslutninger.

Cykelstiplan bygger i hovedprincippet videre på eksisterende net med en udbygning af cykelstinet vha. nye cykelruteforbindelser gennem bydelen.

Der lægges op til, at det tillades at cyklisterne må køre mod ensretning

gerne. I første omgang som forsøg under forudsætning af politiets godkendelse, og hvis det viser sig, at der kommer flere ulykker, må løsningen revurderes. Cyklisterne vil hermed spare transportafstand og cykling vil blive mere attraktiv på især de korte ture. Man skal dog holde øje med om der skabes nogle nye ulykkestyper.

På cykelstiplanen er anvist med mørkegrønt, hvilke ændringer der foreslås i forhold til i dag.

1 - Skt. Hans Gade - Guldbergsgade

Den vigtigste cykelrute gennem bydelen er den syd-nordgående cykelrute fra Søerne til Skt. Hans Gade og videre af Guldbergsgade.

Denne cykelrute indgår i kommunens strategi om en sammenhængende grøn cykelrute med forbindelser til resten af byen. Cykelruten er derfor også vigtig i forhold til at tiltrække gennemkørende cyklister fra bl.a. Nørrebrogade. Cykelruten skal derfor have god komfort, større fremkommelighed og være trygge at færdes på end f.eks. Nørrebrogade.

2 - Fælledvej/Guldbergsgade/Skt. Hans Gade

Disse kryds foreslås ombygget primært af hensyn til at sikre de krydsende lette trafikanter fra Skt. Hans Gade og Guldbergsgade.

3 - Peder Fabers Gade - Møllegade - Sjællandsgade.

Sekundære cykelruter foreslås etableret i øst-vestgående retning på Sjællandsgade, Peder Fabers Gade og Møllegade (øst).

4 - De Gamles By

Nye separate stier foreslås etableret gennem De Gamles By. Den ene sti etableres i forlængelse af Peder Fabers Gade ved Guldbergsgade bagom genbrugsstationen gennem området og videre til Nørre Allé og kan erstatte den viste cykelrute på Møllegade. Den anden sti etableres fra Sjællandsgade ved Nøddebogade og kobles direkte til krydset Tagensvej/Nørre Allé.

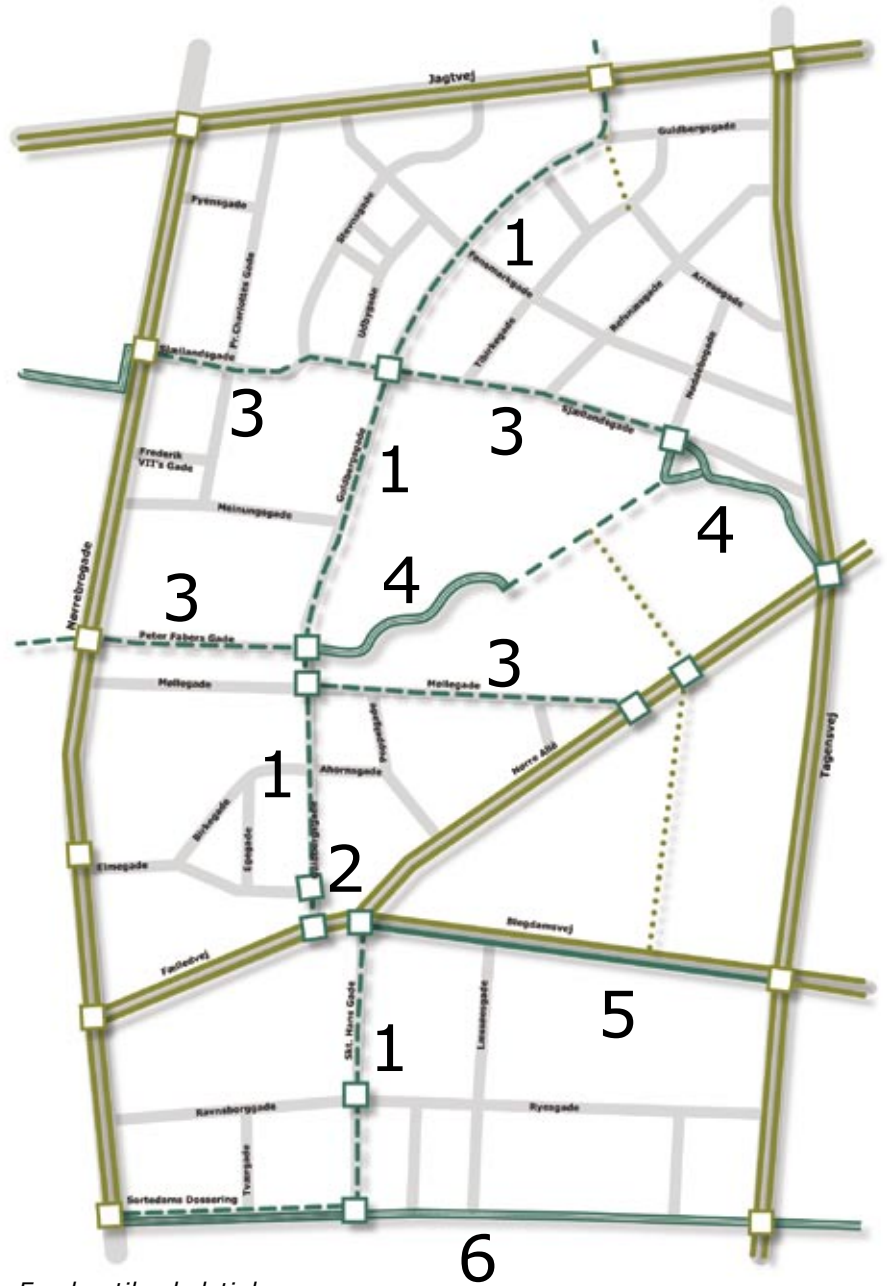
5 - Blegdamsvej

Den lokale parkeringsgade langs Blegdamsvej foreslås omdannet til ren cykelsti.

6 - Sortedams Dosseringen

Københavns Kommune er i gang med at udarbejde et forslag til både at cykle og gå langs søerne.

Forslag til cykelstiplan



Cykelsti ved Guldbergsgade

Forslag til cykelstiplan

Eksisterende	Ændring	Signaturforklaring
		Cykelsti
		Cykelrute
		Stiforbindelse (gang)
		Sikret stikryds
		Separat sti (gang & cykel)

Projektoversigt

Projekter

Forslag til Trafik- og byrumsplanen har resulteret i en lang række projekter, som skal give en samlet løsning til bydelen.

I projektførløbet er der desuden afholdt workshops, hvor borgerne har suppleret med andre vigtige byrums- og trafikprojekter for bydelen.

I det omfang det er muligt, er der beregnet eller skønnet et groft anlægsoverslag for konkrete projekter lokaliseret i området.

Projekterne kan groft inddeles i to grupper:

Projekttype 1

1. Projekter, som kan kategoriseres til rene byrumsprojekter eller trafikprojekter eller begge dele.

Projekttype 2

2. Projekter, som er velegnet til sponsorering, puljer og fonde.

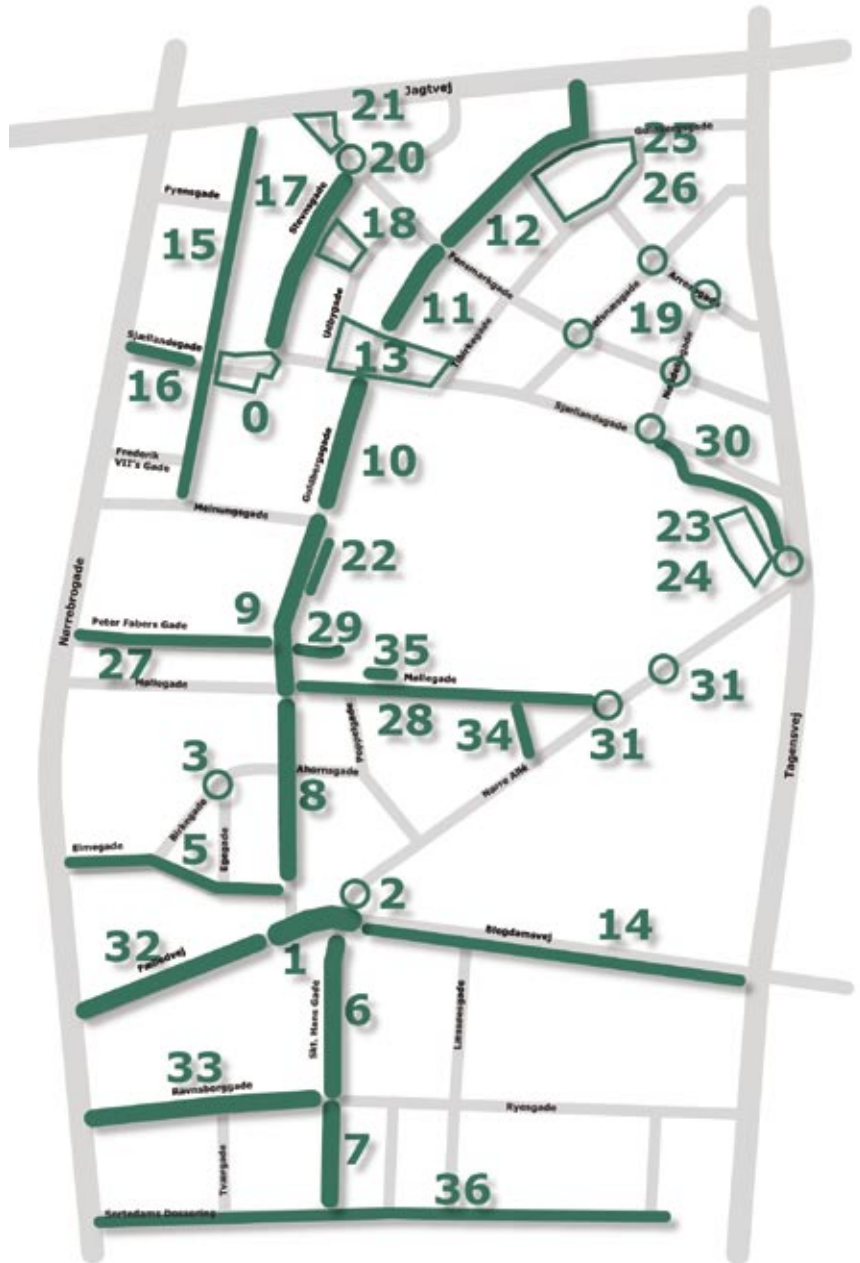
Projekterne er med til at etablere løsninger til sikre skoleveje, som er Trafik- og byrumsplanens hovedformål.

Anlægsoverslagene er desuden forsøgt opdelt i en billig ombygning og en dyr ombygning for hvert projekt.

Anlægsoverslaget forudsætter desuden at der udarbejdes en samlet entreprise for første etape. Projektering og tilsyn er inkluderet i overslaget. Priserne er prisniveau primo november 2006 og ekskl. moms.

I forbindelse med gennemførelse af nogle af projekterne kan det overvejes om der kan indgås partnerskabsaftaler mellem kommunen og f.eks. boligselskaber om medfinansering.

Hvert projekt i oversigten er i øvrig beskrevet på de efterfølgende sider.

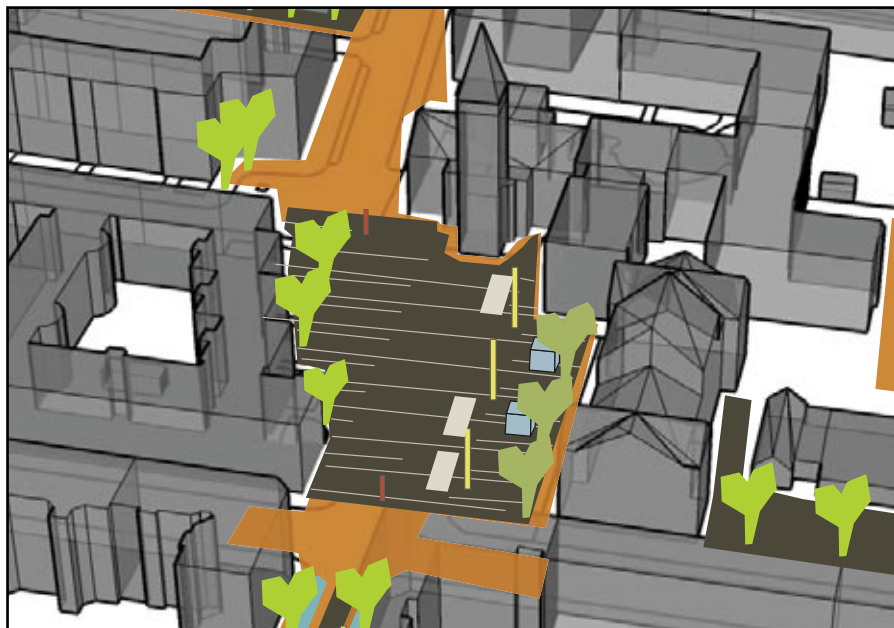


Kortet viser prissatte projektforslag type 1. Se også modstående side

Projektoversigt

Nr.	Projekttype	Sted og Beskrivelse	Overslag
0	Trafik og byrum	Sjællandsgade ved skolen og kirken – Pladسدannelse	Afholdelse af konkurrence
1	Trafik	Fælledvej/Skt. Hans Gade/Nørre Allé – Sikring af lette trafikanter	1.000.000 kr.
2	Trafik og byrum	Nørre Allé/Fælledvej	50.000 - 1.000.000 kr.
3	Byrum	Birkegade/Egevej - Pladسدannelse	Selvstændigt projekt
4	Trafik	Elmegade - busgade	-
5	Trafik og byrum	Elmegade – Gågade eller strøggade	4.000.000 - 5.000.000 kr.
6	Trafik	Skt. Hans Gade fra Ravnsborggade til Fælledvej - (cykelbane/cykelsti)	100.000 kr.
7	Trafik	Skt. Hans Gade fra Ravnsborggade til Søerne - (cykelbane/cykelsti)	70.000 - 1.100.000 kr.
8	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Elmegade til Møllegade - Ensretning	1.800.000 kr.
9	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Møllegade til Meinungsgade	1.800.000 kr.
10	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Meinungsgade til Sjællandsgade (dobbeltrættet eller ensrettet)	2.100.000 - 2.800.000 kr.
11	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Sjællandsgade til Fensmarkgade - Ensretning	2.100.000 - 2.700.000 kr.
12	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Fensmarksgade til Jagtvej	4.500.000 - 5.000.000 kr.
13	Trafik og byrum	Guldbergsgade/Sjællandsgade - Pladسدannelse (uden eller med trafik) Billig model	370.000 kr.
14	Trafik	Blegdamsvej fra Skt. Hans Gade til Tagensvej	1.900.00 - 2.300.000 kr.
15	Trafik	Pr. Charlottes Gade – Ensretning fra Meinungsgade til Sjællandsgade	800.000 - 1.000.000 kr.
16	Trafik	Sjællandsgade ml. Nørrebrogade og Pr. Charlottes Gade – (cykelbane - cykelsti)	70.000- 1.000.000 kr.
17	Byrum	Stevnsgade m. skolerne – Idrætsgade	2.000.000 - 2.500.000 kr.
18	Byrum	Grønt anlæg ml. Stevnsgade og Udbygade – Idrætsplads	500.000 - 1.000.000 kr.
19	Byrum	Fenmarksgade/Refnæsgade mv. – Træplantning og pladسدannelser (4 kryds)	700.000 - 900.000 kr.
20	Trafik	Fensmarksgade nord for Stevnsgade – Vejlukning	30.000 kr.
21	Trafik og byrum	Fensmarksgade/Jagtvej – Pladسدannelse ved Posthuset	1.200.000 - 1.700.000 kr.
22	Byrum	Guldbergsgade ved kolonihaverne – Åbning	100.000 kr.
23	Byrum	De Gamles By – ved Tagensvej/Nørre Allé – By-bondegård	Selvstændigt projekt
24	Trafik	De Gamles By – ved Tagensvej/Nørre Allé – Automatisk p-anlæg	Selvstændigt projekt
25	Byrum	Guldbergsplads – Renovering	500.000 - 1.000.000 kr.
26	Trafik	Guldbergsplads – Automatisk p-anlæg	Selvstændigt projekt
27	Trafik	Peder Fabers Gade – Sikring af cyklisterne - (cykelbane - cykelsti)	50.000 - 900.000 kr.
28	Trafik	Møllegade fra Guldbergsgade til Nørre Allé – (cykelbane - cykelsti)	50.000 - 900.000 kr.
29	Trafik og byrum	De Gamles By – ved Peder Fabers Gade – Stiforbindelse	700.000 - 900.000 kr.
30	Trafik og byrum	De Gamles By – ved Sjællandsgade – Stiforbindelse	1.500.000 - 2.000.000 kr.
31a	Trafik og byrum	Nørre Allé ved Møllegade – Sikret stikryds og pladسدannelse	300.000 - 500.000 kr.
31b	Trafik og byrum	Nørre Allé ved indkørsel til De Gamles By – Sikret stikryds og pladسدannelse	300.000 - 500.000 kr.
32	Trafik og byrum	Fælledvej – Strøggade	5.000.000 - 6.000.000 kr.
33	Trafik og byrum	Ravnsborggade – Strøggade	4.000.000 - 5.000.000 kr.
34	Byrum	Nørre sideallé - Plads	Selvstændigt projekt
35	Byrum	Møllegade - Naturlegeplads	Selvstændigt projekt
36	Trafik og byrum	Sortedams Dosseringen – Cykelrute	Selvstændigt projekt
37	Projekter til puljer	Supplerende inventar (Bænke, affaldsbeholdere mv.)	-
38	Projekter til puljer	Supplerende belysning	-
39	Projekter til puljer	Supplerende aktivitetsskabende elementer	-
40	Projekter til puljer	Byporte	-
41	Projekter til puljer	Supplerende træplantning med støttemulighed	-
42	Projekter til puljer	Tilgængelighed – Rollatorruter - drift	-
43	Projekter til puljer	Dynamiske virkemidler (steler, skilte, mv.)	-
44	Projekter til puljer	Tilladelse til at cykle mod ensretninger (40 til 60 skilte) evt over drift	-

Projekter



Området ved Skolen i Sjællandsgade og Simeons Kirken

0 Sjællandsgade ved Skolen og Kirken (Trafik og Byrum)

I dag fungerer området som afsætningsområde til primært skolen. Desuden benyttes området til parkering for de omkringliggende boliger. Projektet som skal udføres i forbindelse med en arkitektkonkurrence skal resultere i en smuk sammenhængende plads uden gennemkørende trafik, ingen parkering og ingen afsætningspladser til skolen. Der fjernes i alt ca. 20 parkeringspladser fra området. Afsætningsmuligheder til skolen skal fremover placeres langs Prinsesse Charlottes Gade (se projekt 15), Meinungsgade og evt. ved ny stiadgang fra Guldbergsgade. Pladsen skal være lukket fra begge sider med mulighed for at dynamisk åbning ud mod Prinsesse Charlottes Gade for renovation, flyttebiler, adgang til kirken, mv.

1 Krydset Fælledvej/Skt. Hans Gade/Guldbergsgade (Trafik)

Mange elever fra Ravensborggade-kvarteret til Skolen i Sjællandsgade - indslusning, krydser Fælledvej/Blegdamsvej og fortsætter op ad Guldbergsgade/Elmegade. Dette sted opleves i dag som utrygt

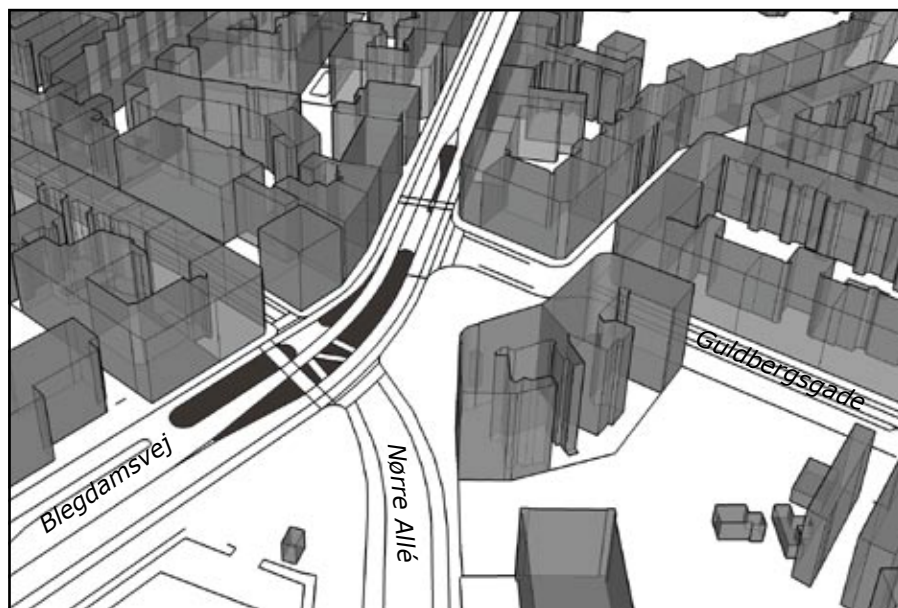
af mange lette trafikanter. På Fælledvej kører der ca. 5.000 biler/døgn (2002 tal) og ca. 7.500 cykler/døgn (2002 tal). Indenfor eksisterende kantsten etableres en sammenhængende midterhelle fra Skt. Hans Gade til Guldbergsgade. Antallet af kørespor reduceres til et spor i hver retning. Vejadgangen til Nørre Allé kan evt. begrænses til kun højre ind og ud. Dermed fjernes en gennemkørselsmulighed

gennem Nørre Allé. Tilsvarende afvikles trafikken fra Skt. Hans Gade kun højre ud. Vejadgang i krydset til den lokale parkeringsgade på Blegdamsvej flyttes væk fra krydset. Der vil dermed ikke være konflikt mellem bil og cykeltrafik i dette punkt. Projektet skal endelig vurderes og godkendes af Vej og Park og forholdene omkring afvikling af bustrafikken skal endelig afklares med HUR. Et billigere alternativ er at benytte mindre midterheller og benytte afstriking af kørebanen i stedet for.

2. Lukning af Nørre Alle ud til Fælledvej (Trafik og Byrum)

I dag fungerer krydset Fælledvej/Skt. Hans Gade/Nørre Allé som et uoverskueligt 4-benet kryds med mange krydsende lette trafikanter i alle retninger. På Nørre Allé kører der ca. 5.100 biler/døgn (2002 tal) og 6.300 cykler/døgn (2002 tal).

For at gøre krydset mere simpel lukkes Nørre Allé ud til Fælledvej/Blegdamsvej. Dette vil samtidig give mulighed for at udvide Skt. Hans Torv helt hen til kirken. Det er desuden besluttet, at der skal etableres et automatisk parkeringsanlæg på Nørre Allé på parkeringspladsen ved kirken og Ahornsgade. Vejad-



Krydset Fælledvej/Skt. Hans Gade til Krydset Fælledvej/Guldbergsgade

gangen til dette anlæg vil således kun ske fra Tagensvej. Dette forslag kan kombineres med projekt 1. Der kan skabes en alternativ vejroute fra Fælledvej til Nørre Allé via Guldbergsgade, Ahornsgade eller Møllegade til Poppelgade. Dette vil kræve at der fjernes i alt 4 parkeringspladser på Møllegade. Det skal præciseres, at dette projekt har en langsigtet horisont, og er afhængig af bl.a. parkeringsanlægget ved Nørre allé

3 Plads – Hjørnet Birkegade/Egegade (Byrum)

Renovering af grønt opholdsareal med nedskæring af beplantning suppleret med inventar og belysning.

4 Elmegade - busgade (Trafik)

Elmegade fungerer i dag primært som busgade, og skal på sigt udvikles til en handelsgade.

5 Elmegade ombygges til gågade (Trafik og Byrum)

Elmegade ombygges til handelsgade, hvilket ligger i direkte forlængelse af Byrumshandlingsplanen for København.

En tilladelse hertil skal ske ved en

afklaring med politiet.

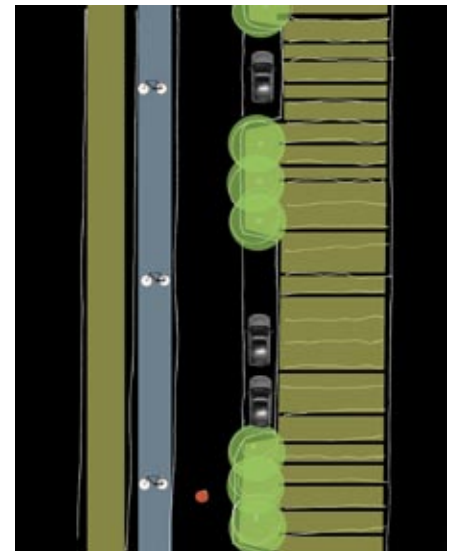
Man skal i dette projekt også tage højde for den generelle udvikling af den kollektive trafik, bl.a. udbygning af Metroen.

6 Skt. Hans Gade fra Ravnsborggade til Fælledvej (Trafik)

Skt. Hans Gade indgår sammen med Guldbergsgade i Københavns Kommune strategi om en grøn cykelruteforbindelse. Strækningen opprioriteres for cyklerne. Dette nødvendiggør at der fjernes 17 parkeringspladser og der etableres cykelbaner eller cykelstier i begge sider af vejen.

7 Skt. Hans gades forlængelse til Søerne (Trafik)

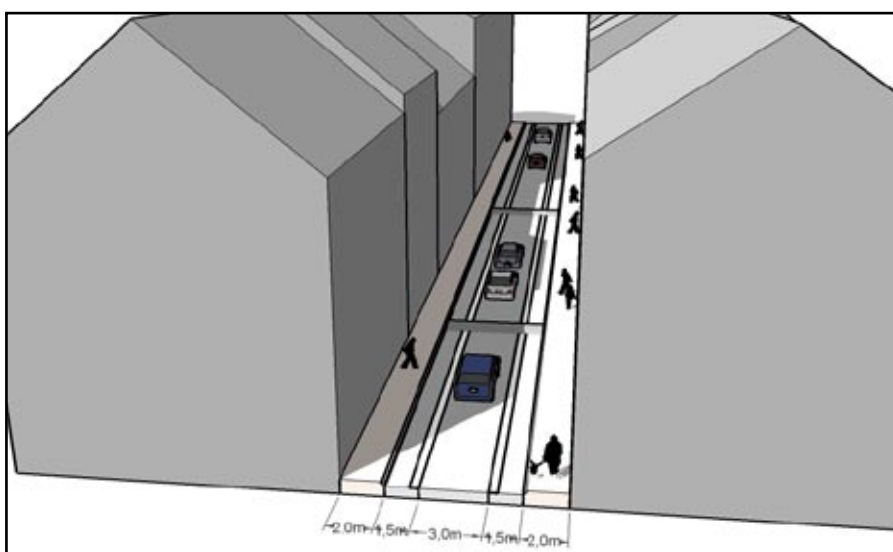
Indgår sammen med Skt. Hans Gade og Guldbergsgade i Københavns Kommune strategi om en grøn cykelruteforbindelse. Strækningen forbinder det sidste stykke frem til Søerne, hvor kommunen planlægger ny cykelrute langs Sortedams Dosseringen. Der fjernes ca. 20 parkeringspladser og der etableres cykelbaner eller cykelstier i begge sider af vejen.



Principskitse - Ensretning af Guldbergsgade

8 Guldbergsgade – fra Elmegade til Møllegade (Trafik og Byrum)

Indgår sammen med Skt. Hans Gade i Københavns Kommune strategi om en grøn cykelruteforbindelse. Guldbergsgade ensrettes mod nord, og således kan der skabes et bredt fortov i gades østside (som vil kunne bruges til at skabe "livsnerven"). Samtidig etableres modstrømcykelbane i gades vestside. Parkering i den vestlige side fjernes, hvilket svarer til ca. 10 parkeringspladser. Det skal efterfølgende vurderes om der også skal etableres cykelsti i vejens østside, som en del af det brede fortovsareal. Vejen ombygges, således at vejens vestside fastholdes, mens kantsten i østsiden flyttes. Der etableres overkørsler ved alle vejtilslutninger. Fortovsbelæggningerne udformes med gode granitmaterialer og der etableres beplantningsbånd langs vejen, ny lav parkbelysning og bænke. Der kan som et billigere alternativ benyttes betonfliser som fortovsbelægning.



Skt. Hans Gade med cykelbaner og ingen parkering

Projekter



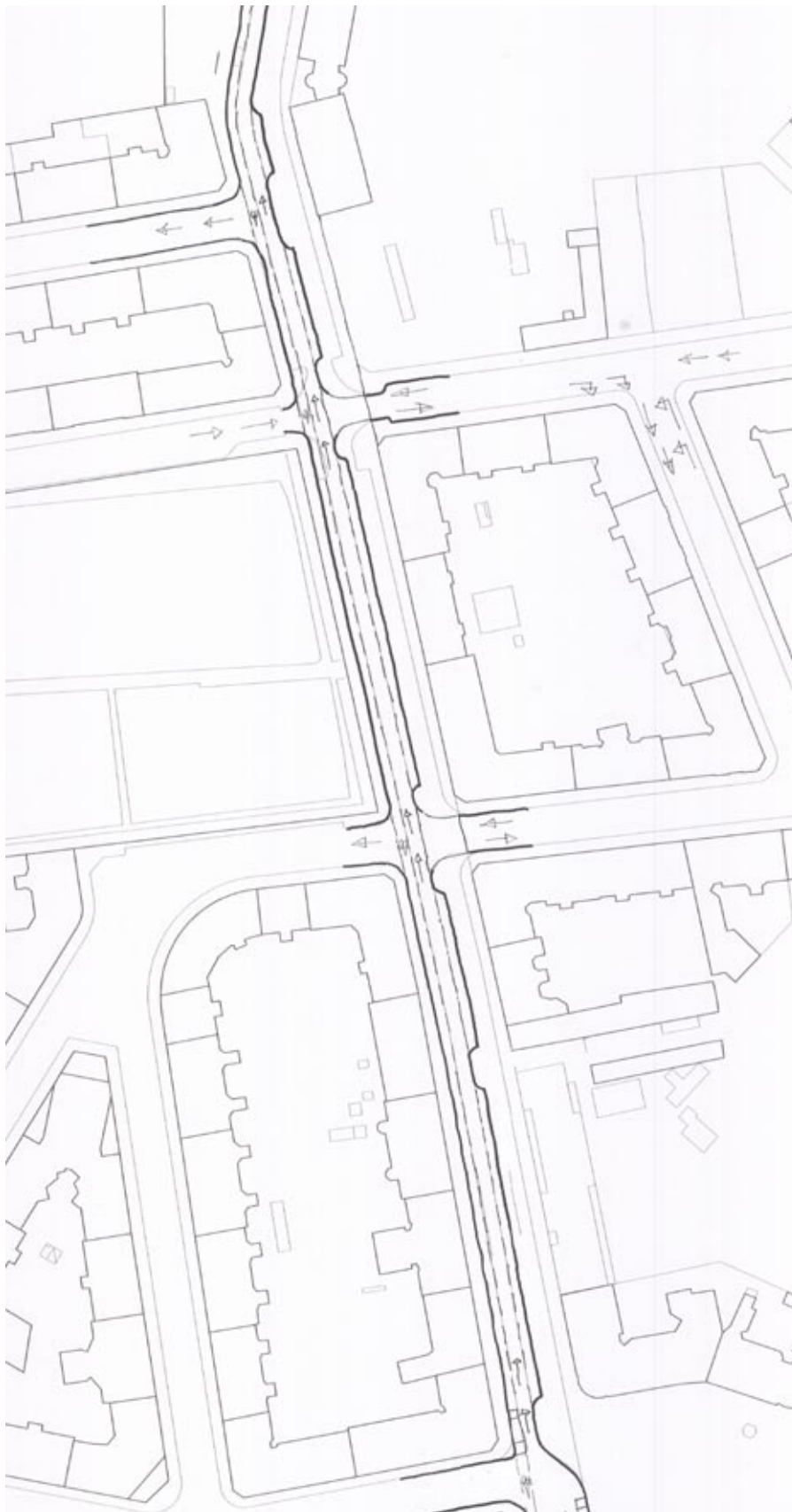
Guldbergsgade ved Empire Bio

9 Guldbergsgade fra Møllegade til Meinungsgade (Trafik og Byrum)

Ensretning af gade med etablering af en mindre hævet plads ved Empire som kan etableres som et selvstændig projekt eller i sammenhæng med projekt 8. Den hævede plads skal fungere som fartdæmper og give en sikring af krydsende lette trafikanter. I alt skal der fjernes ca. 20 parkeringspladser. Samme valg af belægning og inventar som i projekt 8.

10 Guldbergsgade fra Meinungsgade til Sjællandsgade (Trafik og Byrum)

Vejlukning ved Sjællandsgade nødvendiggør at denne delstrækning fortsat skal være dobbeltrettet. Hvis det brede fortov på 7 meter skal føres igennem, skal al parkering på delstrækningen fjernes (ca. 20 p-pladser). Tillades der derimod trafik fra Guldbergsgade til Sjællandsgade, kan denne delstrækning ensrettes - ligesom i projekt 8 og 9, og kan således både være plads til det brede fortov og parkering i østsiden af vejen (ca. 10 p-pladser). Samme valg af belægning og inventar som i projekt 8.



Guldbergsgade - Ensretning med brede fortove i vejens vestside

11 Guldbergsgade fra Sjællandsgade til Fensmarkgade (Trafik og Byrum)

Indgår sammen med Skt. Hans Gade i Københavns Kommune strategi om en grøn cykelruteforbindelse. I dette forslag ombygges som i forslag 8. I alt skal der fjernes ca. 30 parkeringspladser.

12 Guldbergsgade fra Fensmarkgade til Jagtvej (Trafik og Byrum)

Ombygning af denne delstrækning skal forblive dobbeltrettet af hensyn til en hensigtsmæssig afvikling af trafikken i området. Projektet indgår sammen med Skt. Hans Gade og øvrig Guldbergsgade i Københavns Kommune strategi om en grøn cykelruteforbindelse. I alt skal der fjernes ca. 20 parkeringspladser.

13 Guldbergsgade/Sjællandsgade (Trafik og Byrum)

Etablering af sammenhængende plads som spænder over Guldbergsgade og hvor al biltrafikken er fjernet. Eksisterende vejlukninger bevares og suppleres med en lukning i Sjællandsgade ved Tibirkegade og på Guldbergsgade nord for legepladsen.

Hvis det imidlertid viser sig at forslaget skaber u hensigtsmæssige trafikafvikling andre steder i bydelen, fjernes vejlukningerne således at der tillades ensrettet trafik fra Guldbergsgade i østlig retning mod Sjællandsgade.

Udformning og indretning af området skal ses i sammenhæng med idéerne omkring Skolen i Sjællandsgade - indslusning og Simeons Kirken. I første omgang benyttes billige virkemidler i form af steler, afmærkning og skilte til fredeliggørelse af området.

14 Blegdamsvej fra Skt. Hans Gade til Tagensvej (Trafik)

Der er sket en række ulykker mellem cyklister og parkerede biler på den lokale parkeringsgade langs Blegdamsvej. Parkeringen foreslås fjernet og der etableres en ren cykelsti uden biltrafik. I alt skal der fjernes ca. 90 parkeringspladser, som i fremtiden kan placeres i det automatiske p-anlæg der planlægges på Blegdamsvej ved Rigshospitalet.

15 Prinsesse Charlottes Gade (Trafik og Byrum)

I forbindelse med ombygning af pladsen foran skolen og kirken i Sjællandsgade, fjernes afsætningsmuligheder til skolen. Derfor foreslås det at arealer langs Prinsesse Charlottes Gade, kan benyttes til ny afsætning til skolen.

16 Sjællandsgade ml. Nørrebrogade - Prs. Charlottes Gade (Trafik)

Sjællandsgade indgår som en øst-vestgående cykelrute. Strækningen ensrettes og opprioriteres for cyklere. Der fjernes 10 parkeringspladser i den ene side af vejen og der etableres cykelbane eller cykesti. Forslaget skal også ses i sammenhæng med ensretningen af Prinsesse Charlottes Gade (se projekt 15). Når Metrostationen ved Nørrebros Runddel er færdig vil Sjællandsgade fungere som en af de primære stiforbindelser til bydelen.



Forslag til løbebane på Stevnsgade

Projekter

17 Stevns-gade mellem skolerne – Idræts-gade (Byrum)

For at integrere bevægelse og aktivitet i gaderummet foreslås strækningen ombygget til en idræts-gade med f.eks. løbebane. Idræts-gaden skal også ses i sammen med idræts-pladsen - se projekt 18.

18 Grønt område ml. Stevns-gade og Udbyg-gade–Idræts-plads (Byrum)

Det grønne anlæg renoveres og der etableres aktivitetsskabende elementer, som skal fremme samspillet mellem bevægelse og samvær.

19 Fenmarksgade, Refsnæsgade mv. – træbeplantning (Byrum)

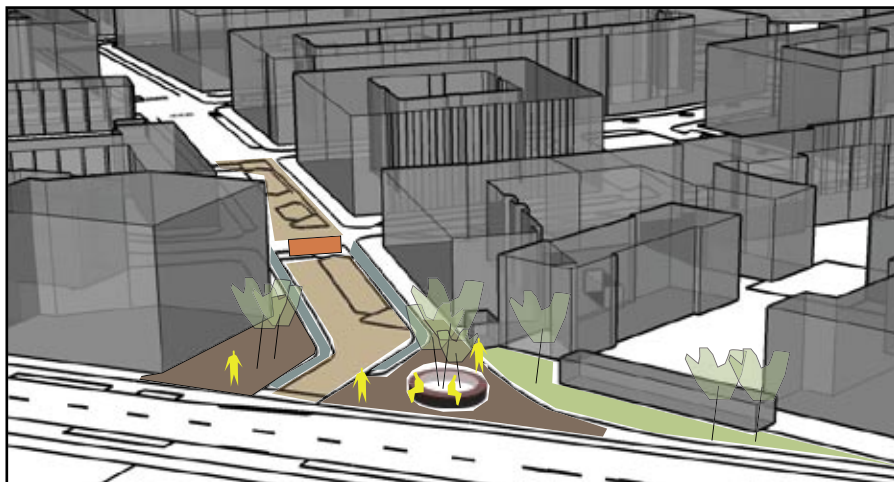
I dag har Fenmarksgade, Refsnæsgade, Arresøgade meget brede vejprofiler uden nogen grønne og "bløde" områder til ophold og leg. Derfor etableres grønne arealer omkring vejkrydsene.

20 Vejlukning på Fensmarksgade nord for Stevns-gade (Trafik)

Eksisterende vejlukning på Fensmarksgade flyttes til nord for Stevns-gade, hvilket vil koble området trafikalt sammen med Guldbergsgade. Vejlukningen vil forhindre uhen-sigtsmæssig gennemkørende trafik på Fensmarksgade.

21 Fensmarksgade/Jagtvej – Pladsdannelse (Trafik og Byrum)

I forbindelse med flytning af vejlukningen på Fenmarksgade (projekt 20) åbnes mulighed for at etablere en pladsdannelse ved posthuset ved Jagtvej.



Ny pladsdannelse ved Posthuset

22 Åbning til kolonihaver på Guldbergsgade (Byrum)

I dag er kolonihaverne langs Guldbergsgade aflukket med trådhegn uden offentlig adgang. Derfor foreslås hegnet fjernet og åbnet op mod gaden.

23 By-bondegård i De Gamles by (Byrum)

Etablering af en bybondegård for områdets børn i de grønne arealer i De Gamles By.

24 Parkeringsanlæg i de gamles by (Trafik)

Under det grønne anlæg ved Nørre Alle og Tagensvej foreslås placeret et automatisk parkeringsanlæg. Det skal dog undersøges om behovet og placering er optimal i forhold til Københavns Kommunes parkeringsstrategi.

25 Guldbergs-plads – Renove-ring (Byrum)

Renovering af Guldbergs-plads.



Fenmarksgades brede vejprofil uden grønne områder til ophold og leg

26 Guldbergsplads – Automatisk parkeringsanlæg (Trafik)

Under Guldbergsplads forslås placeret et automatisk parkeringsanlæg. Det skal imidlertid undersøges om behovet og placering er optimal, set i forhold til Københavns Kommunes parkeringsstrategi.

27 Peder Fabers Gade (Trafik)

Peder Fabers Gade indgår sammen med Møllegade i en øst-vestgående cykelrute. Strækningen opprioriteres for cyklerne. Der fjernes evt. 20 parkeringspladser i vejens sydside og der etableres modstrømscykelbane/-sti.

28 Møllegade fra Guldbergsgade til Nørre Allé (Trafik)

Møllegade indgår sammen med Peder Fabers Gade i en øst-vestgående cykelrute. Strækningen opprioriteres for cyklerne. Der fjernes 20 parkeringspladser i vejens nordside og der etableres modstrømscykelbane/-sti.

29 De Gamles By ved Peder Fabers Gade – Stiforbindelse (Trafik)

Etablering af ny separat stiforbindelse gennem De Gamles By som

alternativ til cykelruten på Møllegade fra Guldbergsgade til Nørre Allé. Stien placeres med adgang ud til Guldbergsgade ved Peder Fabers Gade med forbindelse bagom genbrugsstation og tilkobles eksisterende vejnet i De Gamles By.

30 De Gamles By ved Sjællandsgade – Stiforbindelse (Trafik)

Etablering af ny separat stiforbindelse langs De Gamles By fra Sjællandsgade ved Nøddebogade i det eksisterende grønne anlæg med åbning ud til Tagensvej/Nørre Allé. Den dobbeltrettede sti kobles direkte på det signalreguleret kryds (Utryk krydsning af Tagensvej til Sjællandsgade fjernes).

31a Nørre Allé/Møllegade (Trafik)

Sikret stikryds og pladسدannelse på Nørre Allé ved Møllegade, hvilket også vil reducere bilernes hastighed på Møllegade fra Nørre Allé. Der foreslåes en lokalhastighedsnedsættelse til 40 km./t.

31b Nørre Allé/Indkørsel til De Gamles By (Trafik)

Sikret stikryds og pladسدannelse på Nørre Allé ved hovedindgangen til De Gamles By, som samtidig kunne bindes op på den separate sti langs Panum til Blegdamsvej. Der foreslåes en lokalhastighedsnedsættelse til 40 km./t.



Bybondegård



Separat stiforbindelse fra Sjællandsgade til Tagensvej



Peder Fabers Gade

32 Fælledvej – Handelsgade (Trafik og Byrum)

I Københavns Kommunes Byrum-handlingsplan indgår Fælledvej som mulig strøggade.

33 Ravnsborggade – Handelsgade (Trafik og Byrum)

I Københavns Kommunes Byrum-handlingsplan indgår Ravnsborggade som mulig strøggade.

Projekter

34 Nørre Sideallé – Pladsdannelse (Byrum)

Strækningen indgår i et byfornyelsesprojekt i området og skal fredeleggøres uden trafik og parkering (gennemføres i andet regi).

35 Møllegade - Naturlegeplads (Byrum)

Etablering af ny naturlegeplads (gennemføres i andet regi).

36 Sortedams Dosseringen - Cykelrute (andet regi)

Københavns Kommune er i gang med at udarbejde et forslag til både at cykle og gå langs søerne. Projektet ligger i et andet regi.



Visualisering af ny cykelrute langs Søerne (ophavsret - Københavns Kommune)

37 Pulje - Supplerende inventar

Bænke, affaldsbeholdere, mv..

38 Pulje – Supplerende belysning

Special belysning, kunst , mv..

39 Pulje – Supplerende aktivitetsskabende elementer

Legeredskaber, løbebåne, mv..

40 Pulje – Byporte til området

Identitetsskabende elementer ved indgangene til området - beplantning, kunst, skilte, mv.

41 Pulje – Supplerende træplantning

Supplerende træbeplantning - evt. i "trægaderne", f.eks. poppeltræer til poppelgade osv. Der ydes økonomisk støtte fra Vej og Park, hvor træerne kun koster 2.500 kr/stk. Ansøgning om træplantning laves i andet regi.



Forslag til placering af dynamiske steler

44 Pulje – Tilladelse til at cykle mod ensretning - Skilte

Cyklister trodser ofte skiltningen og kører mod ensretningen. Flere steder i København og på Frederiksberg har man med succes tilladt cyklisterne at køre mod ensretningen. Der lægges op til, at det tillades at cyklisterne må køre mod ensretningerne. I første omgang som forsøg under forudsætning af politiets godkendelse, og hvis det viser sig, at der kommer flere ulykker, må løsningen revurderes.

Cyklisterne vil hermed spare transportafstand og cykling vil blive mere attraktiv på især de korte ture. Man skal dog holde øje med om der skabes nogle nye ulykkestyper.

42 Pulje – Tilgængelighed – Rolatorrute

Oprettning af fortove og ramper på udvalgte vigtige ruter for de handicappede - udføres evt. over kommunens driftafdeling.

43 Pulje – Dynamiske virkemidler

Intelligent og dynamiske virkemidler f.eks. dynamiske steler og skilte inkl. lokal ombygninger. Idéen med at benytte dynamiske steler er primært at sikre skoleelevernes tur til skolerne, dvs. ved skolernes ringetid lukkes gaderne af for biltrafik - resten af dagen holdes gaderne åbne. Denne type løsning er ikke før benyttet i København og kræver en nærmere undersøgelse af økonomi og drift. Man kunne starte med et pilotprojekt ved Skolen i Sjællandsgade - indslusning.



Dynamiske steler - Madrid



Dynamiske steler - Madrid



Reduktion af parkeringspladser

Parkeringspladser

På modstående oversigtskort er opgjort de ca. antal parkeringspladser, det er nødvendigt at fjerne for at gennemføre de beskrevne projekter.

Arealerne som opnås ved fjernelse af parkeringspladserne, skal benyttes til forbedring af cyklisternes forhold og/eller bredere fortove.

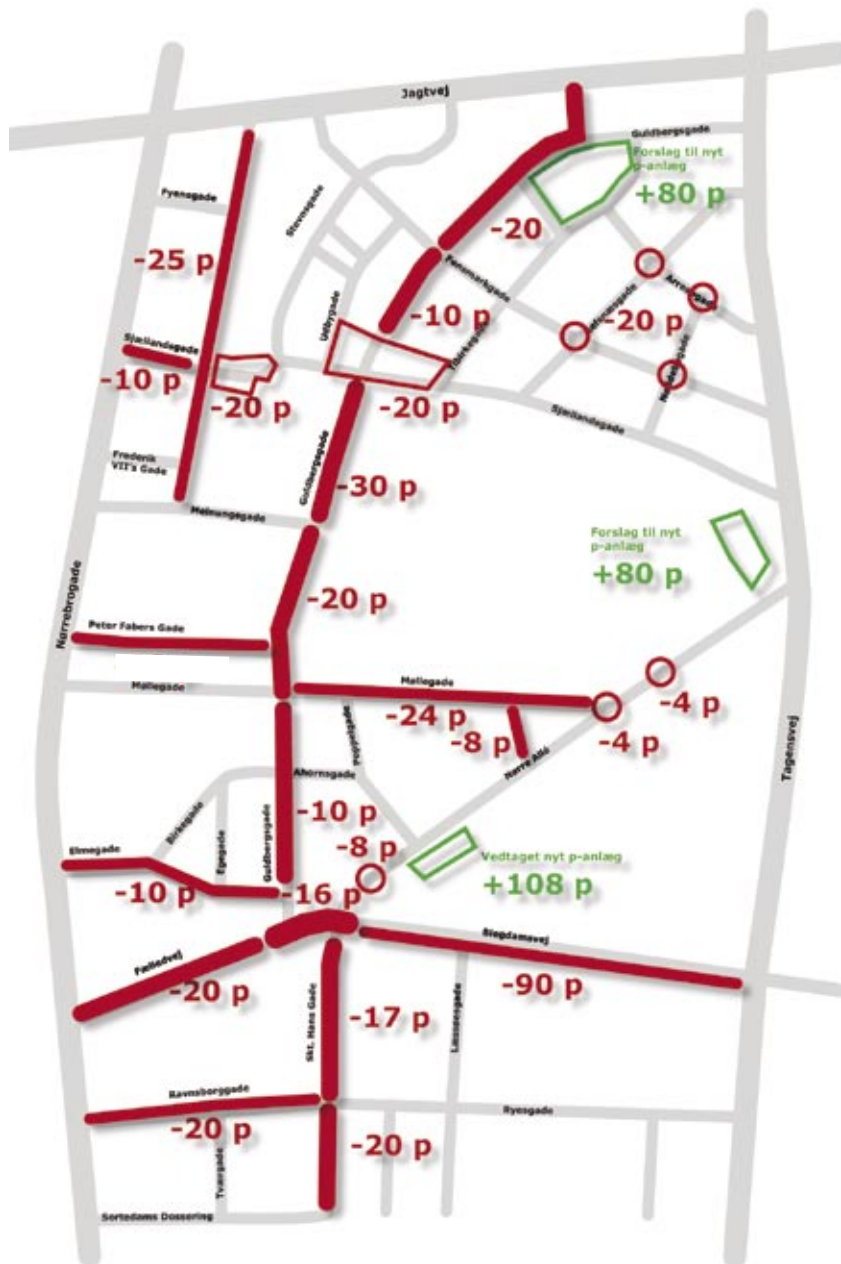
Reduktionen af parkeringspladserne i gaderne skal også ses i lyset at Københavns Kommune planlægger at etablere parkeringspladser i automatiske anlæg under jorden. Det første automatiske p-anlæg på Nørre Allé er politisk besluttet. Københavns kommune planlægger at etablere i alt ca. 500 parkeringspladser i automatiske anlæg.

Udover det automatiske p-anlæg på Nørre Allé har projektgruppen foreslået nyt p-anlæg under Guldbergsplads og under det grønne anlæg i De Gamles By ved Tagensvej. Det skal imidlertid undersøges om behovet og placeringen er optimal i forhold til Københavns Kommunes parkeringsstrategi.

Kortet til venstre viser, at der ved en realisering af de foreslåede projekter, samlet vil blive nedlagt 426 p-pladser.

De foreslåede projekter vil betyde en principiell p-reduktion, som naturligvis skal afklares med kommunen og samordnes med øvrige projekter, som initieres af kommunen.

Det primære formål med nedlæggelse af p-pladser er at give mulighed for etablering af nye byrum, hvilket ligger i forlængelse af kommunens Byrums-handlingsplan.



Oversigt: Antal nedlagt gade p-pladser ved realisering af de beskrevne projekteer

Forslag til prioritering & handlingsplan

Rammebeløb

Til gennemførelse af første etape af planen, er den samlede økonomiske ramme på 5,2 mio. kr.

Heraf skal de 3,7 mio. kr. gå til sikre skoleveje, mens de 1,5 mio. kr. kan anvendes til mindre anlægstiltag på trafikområdet.

Projektgruppen har været enige om, at hovedparten af anlægspengene skal prioriteres på strækningen fra Skt. Hans Gade ved Ravnsborggade til Guldbergsgade ved Meinungsgade. Denne strækning benyttes af flest borgere i bydelen og udgør den centrale del af "livsnerven". På denne strækning integreres skolevejs projektet, hvorved man opnår en to-strengt løsning: bedre byrum og sikre skoleveje.

De udpegede projekter beløber sig til mellem ca. 5,2 mio. kr. hvis man vælger en billige løsning. I det videre forløb er det derfor vigtigt, at projekterne præciseres og konkretiseres med endelig udformning og valg af belægning og inventar, således man kan komme så langt som muligt med rammebeløbet. For at komme så langt så mulig for rammebeløbet, bør man lave en fælles licitation for samtlige projekter.

Udover de geografisk placerede projekter, er der udpeget nogle puljeprojekter, som kan gennemføres ved hjælp af separate ansøgninger til diverse fonde kombineret med helt eller delvis brugerfinansiering gennem f.eks. partnerskabsaftaler.



Kort over prioriteringer og handlingsplan



Forslag til prioritering & handlingsplan


Tabel


Tabellen viser priser på de prioriterede projekter, som projektgruppen valgte til realisering i første fase.

Det skal præciseres, at der er tale om overslag, som kan vise sig at skulle revideres i projekteringsfasen.

Model til i alt 5,2 mio. kr.

Nr.	Projekttype	Sted og Beskrivelse	Overslag
0	Trafik og byrum	Sjællandsgade ved skolen og kirken - Pladsdannelse	Afholdelse af konkurrence
6	Trafik	Skt. Hans Gade fra Ravnsborggade til Fælledvej - (cykelbane)	100.000 kr.
8	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Elmegade til Møllegade - Ensretning	1.800.000 kr.
9	Trafik og byrum	Guldbergsgade fra Møllegade til Meinungsgade	1.800.000 kr.
	I alt		3.700.000 kr.
1	Trafik	Fælledvej/Skt. Hansgade/Nørre Allé - sikring af lette trafikanter	1.000.000 kr.
13	Trafik og byrum	Guldbergsgade/Sjællandsgade - Pladsdannelse (uden eller med trafik)	370.000 kr.
20	Trafik	Fensmarksgade nord for Stevngade - Vejlukning	30.000 kr.
22	Byrum	Guldbergsgade ved kolonihaverne - Åbning	100.000 kr.
	I alt		1.500.000 kr.

 Sikre skoleveje

 Øvrige projekter

For flere oplysninger om Rambøll Nyvig,
vore ydelser, projekter og medarbejdere,
besøg vores hjemmeside www.nyvig.dk

Du kan også skrive til os på nyvig@nyvig.dk

Rambøll Nyvig as

Bredevej 2
DK-2830 Virum
+45 4574 3600
+45 4576 7640