



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

01-07-2009

**Vurdering af bemærkninger fra Nørrebro Lokaludvalg,  
MOVIA og Dansk Cyklist Forbund**

Sagsnr.  
2009-75793

Dokumentnr.  
2009-375931

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget bemærkninger til Nørrebrogade projektet fra:

Sagsbehandler  
Klaus Grimar

- Nørrebro Lokaludvalg
- MOVIA
- Dansk Cyklist Forbund

Bemærkninger fremgår i nedenstående punkt 3.1 - 3.4.

Nørrebro Lokaludvalg forholder sig i sine bemærkninger til ønsker til "Fremtidens Nørrebrogade. Lokaludvalgt forholder sig således ikke specifikt til 1. etape af projektforslagets for Nørrebrogade, men ønsker en helhedsplan der etableres under hensyntagen til en sammenhængende og fremadskridende anlægsproces.

Nørrebro Lokaludvalgs hovedprioriteringer til "Fremtidens Nørrebrogade" er i overensstemmelse med projektets formål. Bedre

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
2300 Københan S  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3332

Telefax  
3366 7131

E-mail  
klagri@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

fremkommelighed for den kollektive trafik, bedre fremkommelighed for Cyklister. Herudover indeholder lokaludvalgets bemærkninger mere konkrete ønsker.

MOVIA har fremsendt bemærkninger af 16. juni 2009 til justeringer af forsøget på Nørrebrogade, samt bemærkninger af den 25. juni 2009 til forslag til permanent udformning af projektforslaget.

Dansk Cyklist Forbund har fremsendt bemærkninger af 18. juni 2009 til justeringer af forsøget på Nørrebrogade.

Dette notat indeholder forvaltningen vurdering af de indkomne bemærkninger. Forvaltningens vurdering koncentrerer sig om de konkrete bemærkninger og ønsker, mens der ikke er vurderet på de fremsatte bemærkninger der i overensstemmelse med projektets formål.

<b>Nørrebro Lokaludvalg</b>	
<b>Hovedprioriteringer og generelle ønsker.</b>	Vurdering
Grønne og bedre byrum langs Nørrebrogade. Pladسدannelser der kan invitere til ophold og sammenknytte bydelen. Indretning af byrum med plads til oplevelser (åbne opholdsrum og klatreskulpturer.	. I projektforslaget for etape 1 lægges der op til, at pladسدannelserne sker i forbindelse med sidegadernes tilslutning til Nørrebrogade samt at der på det brede fortov overfor Assistents Kirkegården indrettes "lommer" med opstilling af bænke og plantestativer. "Lommerne" er tænkt som et fleksibelt rum hvor gadeinventaret evt. senere vil kunne erstattes med skulpturer
Styrkelse af det lokale handelsliv til fremme af et bæredygtig og alsidigt handelsliv	Ved indretningen af fortove lægges der vægt på at butikker og caféer har mulighed for at udnytte det ekstra areal der tilvejebringes.  Generelt vil gadens fremtidige indretning styrke bylivet og dermed også handelslivet.
Fastholde Nørrebrogade som et snoet vejforløb med kun en vognbane i hver retning. Reduktion af biltrafikken, specielt pendlertrafikken	Dette er indarbejdet i projektforslaget.

Bredere cykelsti og fortove	Dette er indarbejdet i projektforslaget.
Fodgængerstrategi og tilgængelighed for alle	I detailprojekteringen vil forvaltningen genoprette den eksisterende tilgængelighedsrute på Nørrebrogade.
<b>Ønsker til konkrete steder:</b>	
Etablering af venstresving ved Frederiksbundsvvej/Lygten og etablering af bussluse i Mimergade (nord for Hamletsgade)	Dette ligger uden for Helhedsplanen for Nørrebrogade og bliver ikke behandlet i dette projekt. Muligheden for at etablere venstresving ved Lygten undersøges i forbindelse med metrobyggeriet ved Nørrebro Station, dette er samtidig forudsætning for at der kan etableres en bussluse i Mimergade hvor Nørrebro cykel rute krydser vejen.
Tidligere plan for "Nørrebro Torv" lægges til grund for, hvad der sker i området efter at metrobyggeriet er overstået.	Dette ligger uden for Helhedsplanen for Nørrebrogade og bliver ikke behandlet i dette projekt.
Området ud for Nørrebrohallen kobles visuelt sammen med arealet ved Café Castro. Busplatforme flyttes nord og syd for pladsen og Nørrebrogade hæves til fortovsniveau. mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t.	Det er forvaltningens vurdering at busslusefunktionen er bedst placeret bedst ud for Aksels Larsens Plads. I den videre projektering undersøges muligheden for en hævet flade.
T-krydset Hillerødgade/Nørrebrogade indrettes så der tages hensyn til gående og cyklister.  Lysregulering i krydset Nørrebrogade/Skodsborggade/Ægirsgade	Krydset og lysreguleringen er ikke indeholdt i 1. etape af Nørrebrogade. Forholdet vil blive undersøgt nærmere i en kommende etape.
Pladsdannelse ved Sankt Stefans Kirke, med hævelse af Nørrebrogade til fortovs niveau og hastighedsreduktion til 30 km/t.  Mulighed for venstresving til Gormsgade	Pladsen ved Stefans Kirke er ikke indeholdt i 1. etape. Forholdet vil blive undersøgt i en kommende etape af Nørrebrogade.

<p>Genetablering af parkarealet på Assistents Kirkegården når metrobyggeriet er færdig</p> <p>Nedgange til metroen fra alle hjørner af Runddelen</p> <p>Det eksisterende handelsliv bør inddrages i etableringen af nedgange</p> <p>Af- og pålæsning som på Strøget</p> <p>Runddelen indrettes til centerplads for Nørrebro med en særlig arkitektonisk bearbejdning</p> <p>Busperron foran Kvickly (Nørrebrogade 157-159)</p>	<p>Disse forhold er ikke indeholdt i Helhedsplanen for Nørrebrogade og bliver ikke behandlet i dette projekt.</p> <p>Der oprettes læssezoner i sidegaderne til af- og pålæsning af varer. De indsnævrede kørespor giver ikke plads til af- og pålæsning på selve Nørrebrogade pga. busdriften.</p> <p>Runddelen er ikke indeholdt i 1. etape. Forholdet vil blive undersøgt i en kommende etape af Nørrebrogade.</p> <p>Strækningen foran Kvickly er ikke indeholdt i 1. etape. Forholdet vil blive undersøgt i en kommende etape af Nørrebrogade.</p>
--	--

<p>Fortovet langs Assistents Kirkegården gøres smallest mulig for at skabe mere plads til fortov og flexzone på modsatte side af gaden.</p> <p>Af- og pålæsningszone i forlængelse af busperronen ved Sjællandsgade</p> <p>Af- og pålæsningszone foran busperronen på den anden side af passagen til Bording</p>	<p>Fortov og cykelsti langs kirkegården bliver ikke omlagt i projektforslaget. Udgangspunktet har været kun at omlægge fortov og cykelsti i den ene side. En omlægning af kirkegårdssiden vil fordyrer projektet.</p> <p>I projektet flyttes stoppestedet til den modsatte side af Sjællandsgade og stoppestedet udformes uden perron.</p> <p>På strækningen er der oprettet læssezoner i sidegaderne til af- og pålæsning af varer. Læssezoner på selve Nørrebrogade vil skulle etableres på bekostning af det bredde fortovsareal, hvilket er prioriteret på denne strækning.</p>
<p>Fodgænger- cykelforbindelse fra Sjællandsgade til hullet i kirkegårdsmuren</p> <p>Nørrebrogade hæves til fortovsniveau med mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t</p> <p>Busstoppested foran porten flyttes</p>	<p>Forvaltningen har undersøgt muligheden for at nedlægge signalet i krydset Nørrebrogade/Sjællandsgade for dermed at opnå mere direkte krydsning mellem stien gennem kirkegården og Sjællandsgade. Det kan ikke anbefales at nedlægge signalet på nuværende tidspunkt pga. risikoen for konflikter mellem bløde trafikanter - der kører mange cyklister på Nørrebrogade på dette sted og skolebørn krydser vejen.</p> <p>Da der ikke ændres på geometrien af vejen i kirkegårdssiden, vil det ikke være muligt at flytte dette stoppested.</p>

<p>Elmegade lukkes for både højre og venstresving ud mod Nørrebrogade</p> <p>Varelevering som på Strøget</p> <p>Hajtænder ved i krydset Baggesensgade/Blågårdsgade</p>	<p>Forvaltning indstiller, at der skal udarbejdes en helhedsplan for Elmegade. Under udarbejdelsen af helhedsplan skal der tages stilling til den endelige udformning af gaden</p> <p>Forvaltningen vil se nærmere på krydset Baggesensgade/Blågårdsgade og vurdere behovet for højtænder</p>
<p>Reetablering af stoppestedet ind mod byen ved Peblinge Dosseringen</p> <p>Anlægsprojektet forslås startet ved Dronning Louises Bro</p>	<p>Stoppestedet er flyttet 130 meter til busgaden Elmegade/Fælledvej efter aftale med MOVIA. Arealet er disponeret til en bred cykelsti og giver ikke plads til et ekstra stoppested.</p> <p>Forvaltningen har endnu ikke fastlagt arbejdsplan for et endeligt anlægsprojekt. Tidsplan og plan for udførelse af endeligt anlægsprojekt vil først blive udarbejdet i udbudsfasen.</p>
<p>Lokaludvalget ønsker at fortsætte arbejdet med events og branding hvilket forudsættes at der afses midler i forbindelse med vedtagelsen af projektforslaget.</p>	<p>Forvaltningen har under forsøget arbejdet med branding og aktiviteter på Nørrebrogade. Formålet har været at demonstrere de potentialer for byliv der vil blive skabt igennem den fysiske udformning af det permanente projekt. Forvaltningen vurderer at det med den fremtidige permanente etablering af projektet ikke vil være en kommunal opgave at demonstrere og finansiere aktiviteter på Nørrebrogade.</p> <p>Hvis der er lokale ønsker og behov for en fortsat styrket indsats på Nørrebrogade, vil det være naturligt at Lokaludvalget indenfor dets rammer arbejder videre med aktiviteter og branding.</p>
<p>Københavns design manual bruges ved valg af byrumsinventar, gerne kombineret med kunst/skulpturer</p>	<p>Københavns Kommunes designmanual danner grundlag for byrumsinventaret.</p>

På budgettet for 2010 og 2011 afsættes tilstrækkelige midler til gennemførelse af helhedsplanen, samt at der i 2009 udarbejdes en detaljeret plan for gennemførelse.	Nørrebrogade kommer til at indgå i budgetforhandlingerne i efteråret 2009. I forbindelse med detailprojekteringen og udbud af anlægsarbejderne laves en plan for gennemførelsen af anlægsprojektet.
<b>MOVIA</b>	
<b>Generelle bemærkninger</b>	
Reduktion af hastigheden fra 50 til 40 km/t vil reducere rejsehastigheden mærkbart	Det er forvaltningens vurdering at Nørrebrogade som strøggade ikke skal have en højere hastighed end 40 km/t, da der er mange krydsene fodgængere og cyklister.
De planlagte perroner på 2 meter i bredden er for smalle	Det undersøges i detailprojekteringen om det er muligt at reducere bredden på køresporet og ligge arealet til perronerne.
<b>Specifikke bemærkninger</b>	
De modsatrettede stoppesteder i busgaderne er placeret for tæt på hinanden. Det foreslås at undlade afrunding af perroner og fremrykning til stopstreger	Dette er indarbejdet i projektforslaget for 1. etape.
Kørespor reduceres i busgaden mellem Esrumgade og Farumgade, de 0,75 m, der herved frigøres lægges til bredden på busperroner.	Dette forhold vil blive undersøgt nærmere under detailprojekteringen.
Kørespor reduceres i busgaden mellem Fælledvej og Elmegade og cykelstien bredde reduceres til 2 meter, det frigivne areal lægges til bredden på busperronerne.	Forvaltningen mener ikke at cykelstierne skal laves smallere end 2,25 meter. Køresporet kan evt. reduceres til 3 meter ved perronerne og derved skabe 0,25 meter mere til busperroner. I detailprojekteringsfasen vil forvaltningen se nærmere på mulige løsninger.
Stigning i problemer med ulovlig gennemkørsel i busgaderne	Det undersøges om busgaderne kan anlægges med en hævet flade i anden belægning
Det anbefales at arbejde med en overdækning af perronerne og fravælge ”Holscher læskærme”	I detailprojekteringsfasen vil forvaltningen se nærmere på valg af inventar på perronerne.

Svingene cyklister til Bragesgade og Slotsgade køre i den valgte løsning henover dele af perron. Problemet kan løses ved den forslåede løsning med at undlade afrunding af perron samt fremrykning til stopstreger.	Dette er indarbejdet i projektforslaget.
Det anbefales at der kommer større fokus på funktionaliteten af Nørrebrogade - herunder at Nørrebrogade er en vigtig transport korridor for cyklister og busser.	Forvaltningen vurderer, Nørrebrogade funktion som transport korridor for busser og cykler fortsat er vigtig. Projektets formål er udover bedre fremkommelighed for busser og cykler at skabe bedre mulighed for bylivet. Under trafikforsøgets 2. etape i sommeren 2009 er der blevet lagt vægt på at demonstrere bylivsmulighederne på Nørrebrogade.
Mimersgadespærringen giver ved 16 tiden tilbageblokeringer ud på Nørrebrogade	Forvaltningen følger trafikudviklingen omkring Mimersgade og vurderer om der er behov for justeringer af forsøget og omkringliggende kryds
<b>Dansk Cyklist Forbund</b>	
bemærkninger	
Det er problematisk som cyklist at krydse Mimersgade der hvor Nørrebro Cykelrute krydser Mimersgade.	I forbindelse med muligheden for at etablere en busluse på stedet, skal forholdene omkring cyklerutens krydsning af Mimeres gade indarbejdes.
Konflikter mellem ligeudkørende cyklister på Nørrebrogade ved Stengade og højresvingene bilister ind i Stengade.  Problemer mellem venstresvingende biltrafik fra Stengade og modkørende cyklister fra Elmegade	Krydset Nørrebrogade/Elmegade/Stengade vil bliver undersøgt nærmere i detailprojekteringsfasen.



<p>Sløjfning af to parkeringspladser i Elmegade mod Nørrebrogade, der giver konflikter mellem biltrafik mod Nørrebrogade og modkørende cyklister.</p>	<p>Parkeringspladsernes i Elmegade fungerer som fartdæmpere i gaden. Hverken forvaltningen eller politiet har observeret problemer med de to parkeringspladser tæt på Nørrebrogade, men vurderer, at pladserne er med til at bilisterne sætter farten ned frem mod krydset. Forvaltningen har derfor ikke planer om at fjerne pladserne i trafikforsøget.</p>

### **3.1 Bemærkninger fra Nørrebro Lokaludvalg**

Claus Bondam  
Teknik og Miljøudvalget  
Københavns Rådhus  
1599 Kbh. V

1.7.09

#### **Nørrebro Lokaludvalgs indstilling og ønsker til ”Fremtidens Nørrebrogade” til Trafik og Miljøudvalgets møde d. 19.8.2009**

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg vedtog i august måned 2008 et forslag til ”Helhedsplan for Nørrebrogade”. I forbindelse hermed blev Teknik- og Miljøforvaltningen bedt om pr. 1. oktober 2008 at etablere et trafikforsøg på Nørrebrogade og bl.a. bedømme påvirkningen af sidegaderne til Nørrebrogade. Nørrebro Lokaludvalg anmodede Teknik- og udvalget om, at der i processen og vurderingen af helhedsplanen og trafikforsøget blev lavet en mere intensiv borgerhøringsproces. På sit møde i december 2008 besluttede Teknik- og Miljøudvalget derfor en fase 2 for trafikforsøget og en udvidet høringsproces om Helhedsplanen for Nørrebrogade, i samarbejde med Nørrebro Lokaludvalg.

Lokaludvalget har indsamlet og behandlet undersøgelser, indstillinger og beskrivelser lavet før og under udformningen af den helhedsplan der pt. foreligger for Nørrebrogade. Lokaludvalget har især bemærket, og er blevet gjort opmærksom på de konsekvenser og udviklingspotentialer, som især trafikdelen af helhedsplanen har synliggjort under forsøgsperiode. Der syntes dog at mangle en grundigere debat af byrumsmæssige udfordringer og potentialer, som helhedsplanen også indeholder.

Teknik – og miljøforvaltningen gennemførte i februar 2009 to borgermøder som oplæg til trafikforsøgets anden fase og en udvidet høringsproces i forhold til helhedsplanens byrum og pladdannelser. Lokaludvalget har desuden deltaget i og samarbejdet med forvaltningen i den borgerdialog og proces som kommunen har gennemført om trafikforsøgets 2. fase, og finder at forvaltningen har været lydhør overfor udvalgets og borgernes ønsker og forslag.

Lokaludvalget vurderede, at der lokalt stadig var ønske og behov for en yderligere inddragelse og drøftelse med borgerne på Nørrebro om fremtidens Nørrebrogade. Nørrebro Lokaludvalg gennemførte derfor i maj 2009 to borgermøder – ét på pladsen ved Nørrebrohallen og ét på Blågårds Plads. Ambitionen med de to møder og deres placering var at

nå så bredt ud geografisk og tidsligt, at borgerne havde en god mulighed for at deltage enten den ene eller den anden dag eller sted. Ønsket var at udvide muligheden for inddragelse af borgerne på Nørrebro i en debat om fremtidens Nørrebrogade, med udgangspunkt i Helhedsplanen for Nørrebrogade.

En væsentlig præmis for arbejdet med borgermøderne var, at de lagde op til en bred debat, der ikke var dikteret eller iscenesat af professionelle talere eller særlige partshavere. Lokaludvalgets medlemmer og kommunens embedsmænd spillede derfor primært en afklarende og vejledende rolle overfor borgere, der ønskede at diskutere helhedsplanen mere indgående.

### **Lokaludvalgets borgermøder**

Nørrebro Lokaludvalg har afholdt to borgermøder den 2. og d. 16. maj 2009 på hhv. ydre og indre Nørrebro, hvor repræsentanter fra TMF var inviteret til at deltage. Formålet var at sikre en bred borgerhøringsproces om udformningen af en helhedsplan for Nørrebrogade, der både tilgodeser ønsket om en reduktion i biltrafik, bedre miljø og handelsliv, smukke byrum, og udnyttelse af pladser og gadens og sidegaders rum, samt at bidrage med forslag til udformningen af Helhedsplanen for Nørrebrogade, til TMFs møde den 19. august 2009.

Med afsæt i helhedsplanen for Nørrebrogade inviterede Nørrebro Lokaludvalg lokale byboere til at deltage i 'gadens parlament' - en uformel arena, hvor lokaludvalget kunne komme i kontakt og dialog med beboere på Nørrebro. Outputtet er en række illustrerede forslag til konkrete og visionære ideer til fremtidens Nørrebrogade.

Borgermøderne bygger på 3 grundsten, der med korte seancer afløser/overlapper hinanden - *oplysning - idéudvikling og afstemning*.

Resultatet af møderne blev en markering af, hvilke forslag og visioner til Nørrebrogade, der har borgernes opbakning. Borgerne fik også mulighed for at stemme på alle de forslag, der var fremkommet på kommunens borgermøder. Der var listet i alt 41 emner, hvor borgerne hver kunne afgive en stemme. På de to borgermøder, blev der i alt afgivet 259 stemmer.

De 7 største stemmeslugere var:

1. "Bredere fortove med plads til caféliv, stående samtaler, butiksboder etc."
2. "Flere træer, mere grønt generelt"
3. "Afhold etniske markeder og fester, så alle kan få indsigt i Nørrebros diverse kulturliv"

4. ”flere borde og bænke”
5. ”Flere åndehuller, hvor folk kan mødes”
6. ”Mere plads til de gående”
7. ”Mere cykelparkering”

Det betyder at over halvdelen (62%) af stemmerne faldt på 7 af de i alt 41 forslag. Det Nørrebro beboerne ønsker af den fremtidige Nørrebrogade er primært et grønt strøg med masser af plads til ophold, både på caféer, på almindelige bænke og på bredere fortøve og gadehjørner, hvor man kan stoppe op og snakke sammen.

Vedlagt som bilag er rapport og invitation til møderne.

#### **Nørrebro Lokaludvalgs indstilling:**

Lokaludvalget ønsker en helhedsplan på Nørrebrogade, der tager hensyn til at etableringen sker i en sammenhængende og fremadskridende anlægsproces, og at der er afsat de fornødne midler til en gennemførelse.

#### **Hovedprioriteringer er:**

1. Bedre fremkommelighed for den kollektive trafik
2. Bedre fremkommelighed for cyklister
3. Grønnere og bedre byrum langs Nørrebrogade (med plads til ophold både på caféer på almindelige bænke og bredere fortov og gadehjørner, hvor man kan stoppe op og snakke).
4. Styrkelse af det lokale handelsliv på Nørrebro, bl.a. med større variation f.eks. flere nicheforretninger og at der sikres et bæredygtig og alsidigt handelsliv.

#### **Generelle ønsker for hele Nørrebrogade:**

1. Fastholde Nørrebrogade som et snoet vejforløb med kun én kørebane i hver retning.

Lokaludvalget ønsker at cykelsti og fortøve skal gøres bredere, hvor det er muligt med smal vej gennem hele Nørrebrogades forløb og at der etableres pladسدannelser der kan invitere til ophold og kan sammenknytte bydelen.

2. Forgængerstrategi skal indarbejdes/fastholdes i den kommende Nørrebrogade, med hensyntagen til handicappede, kørestole og barnevogne.
3. Indretning af byrum med plads til oplevelser og ophold for børn og voksne. Her tænkes ikke specifikt på legepladser men mere i form af åbne opholdsrum, klatreskulpturer etc.

4. Reduktion af biltrafik, specielt pendlertrafik. Ønsket er fremkommelighed for busser og cykler og en fjernelse af den gennemkørende trafik på Nørrebrogade.

### **Ønsker til konkrete steder:**

#### **1. Lygten:**

Den væsentligste mulighed for at hindre gennemkørende biltrafik ad Nørrebrogade og Mimersgade er at den ledes uden om Nørrebro allerede ved Tuborgvej eller allersenenest ved, at der etableres venstresving fra Frederikssundsvej ad Lygten, således at trafikken kan ledes ad Lygten, Tagensvej og Rovsinggade i stedet for Hamletsgade/Haraldsgade. Planen forudsætter, at der etableres bussluse ved Mimersgade (nord for Hamletsgade), som anført i Trafik- og byrumsplanen for Mimersgadekvarteret. (Vedtaget af TMU d. 20. juni 2007). Trafikforsøget har vist at hvis disse løsninger ikke vælges vil den ikke ønskede gennemkørende trafik på Nørrebrogade køre af Mimersgade.

#### **2. "Nørrebro Torv" (Bazargrunden) og Nørrebro stations område (indtil Metroen er på plads).**

Tidligere plan for "Nørrebro Torv" (Kvarterløft Nørrebro Park) lægges til grund for, hvad der skal ske i området efter at Metrobyggeri er overstået. Biler til Føtexbygningens parkeringsarealer, skal ledes af Borgmestervangen, således at Føtexbygningen ikke bliver spærret inde.

Nørrebrogade ved Nørrebro Station fra Folmer Bendtsens Plads og Hyltebro forbindes i sammenhæng med Nørrebro Torv. Tidligere rapport med arkitektforslaget til indretning af pladsen og området – udarbejdet med henblik på at få støtte fra RealDania, kan desuden inddrages.

#### **3. Nørrebrohallen området**

Området ud for hallen kobles visuelt sammen med arealet ved Café Castro, som et egentligt pladsareal. Busplatformene flyttes hhv. N og S for pladsen og Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes.

#### **4. Hillerødgade**

Biltrafikkens adgang fra Hillerødgade ind på Nørrebrogade ændres, for at skabe en mere flydende trafikafvikling. Lyssignal opretholdes ved Nørrebrogade - Hillerødgade. T-krydset indrettes så der tages hensyn til gående og cyklende på tværs af de to gader.

Signallys/lysregulering i krydset Nørrebrogade, Skodsborggade og Ægirsgade fjernes, for at fjerne de nuværende ophobninger af højresvingende trafik fra Hillerødgade ad Nørrebrogade. Ophobningerne forårsager betydelige forsinkelser for den kollektive trafik ad Nørrebrogade.

### **5. Stefansgade**

Lokaludvalget ønsker at fastholde Helhedsplanens intentioner om, at samle gaderne omkring kirken, så der bliver et særligt byrum/pladsdannelse. Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes. Da de eksisterende muligheder for venstresving fra Nørrebrogade fjernes på denne del af strækningen, etableres mulighed for venstresving til Gormsgade.

### **6. Runddelen**

Metrostationen forudsættes placeret på Runddelen ligeledes adgangen til stationen. Når gravearbejdet til metrostation er afsluttet skal parkarealet genetableres på Assistens Kirkegaard. Der etableres nedgange til Metroen på alle hjørner.

Det forudsættes, at der indrettes et byrum på selve Runddelen, så der bliver skabt sammenhæng med nedgangene til metroen, men også sådan at Runddelen får karakter af en egentlig centerplads for Nørrebro. Det eksisterende handelsliv bør inddrages i etableringen af nedgangene til Metroen. Det bør endvidere overvejes om der skal laves en særlig arkitektonisk bearbejdning af Runddelen/Pladsen.

Der etableres aflæsnings- og pålæsningsordning som på Strøget.

Der etableres en busperron ved busstoppestedet foran Kvickly. Hvis dette indebærer nedlægning af højresving fra Nørrebrogade ad Jagtvej, så prioriterer Lokaludvalget en busperron, frem for højresving, denne løsning vil også forbedre muligheden for skabelse af Runddelen/Pladsen.

### **7. Flexzonen**

Intentionen om en snæver vejbane i hver retning fastholdes og forskydes mod kirkegårdsmuren, så der skabes størst mulig plads til fortov og flexzone. Fortovet langs kirkegårdsmuren gøres smallest muligt.

Det er Lokaludvalgets ønske at få to aflæsningspladser i flexzonen:

1. I forlængelse af busperronen ved Sjællandsgade afkortes flexzonen og der etableres en af- og pålægningszone.
2. Tilsvarende etableres en af- og pålægningszone foran

busperronen på den anden side af passagen til Bording i retningen af Runddelen. Aflæsningszonerne etableres udenpå cykelstien.

### **8. Sjællandsgade**

Der skal etableres en fodgænger- cykelforbindelse fra Sjællandsgade skråt over Nørrebrogade til porten i kirkegårdsmuren/Assistens Kirkegård. Porten giver i dag adgang til fodgænger- og cykeltrafik på tværs af kirkegården. Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Gerne i en asymmetrisk figur, der fremhæver det skråtstillede vejforløb. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes.

Busstoppet ud for porten flyttes og etableres mod city og der etableres en bredere zone/busperron v. kirkegårdsmuren

### **9. Elmegade/Stengade/Fælledvej området**

Ind- og udkørsel forbudt for motorkøretøjer. Elmegade lukkes for både højre og venstresvingende biltrafik ud mod Nørrebrogade.

Varelevering begrænset til formiddagstimerne, med ordninger som kendes fra Strøget.

I forbindelse med trafikomlægning fra Nørrebrogade til Baggensengade skal de hastighedsdæmpende foranstaltninger opretholdes og der laves "hajtænder" i Baggensengade ved krydset af Blågårdsgade.

### **10. Søerne og Dronning Louises Bro**

Lokaludvalget ønsker reetablering af stoppested ind mod byen ved Peblinge Dosseringen.

Løsningen med højre- og venstresving forbudt fastholdes ved Sørtorvet. Det enkeltsporede vejbaneforløb fastholdes over Dr. Louises Bro med mulighed for bredest mulig fortov og cykelsti.

Planerne for Dr. Louises Bro må gerne sættes i værk hurtigst muligt. Det anbefales derfor at anlægget af Helhedsplanen for Nørrebrogade opstartes her.

### **11. Events og branding**

Handelsforeningen og Lokaludvalget har noteret sig at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med trafikforsøgene har gjort en særlig indsats for at lave events og branding af Nørrebrogade f.eks. udgivelse af guide/kort . Lokaludvalget ønsker ikke at dette arbejde går tabt.

Det forudsættes således at der afses midler ved vedtagelsen af Helhedsplanen for Nørrebrogade til at Lokaludvalget kan fortsætte og videreudvikle dette arbejde også i forhold til eksisterende events f.eks. motorcyklerne til bakken forår og efterår, gay pride parade m.m..

## **12. Bvinventar**

Lokaludvalget ønsker som udgangspunkt at bruge Københavns Kommunes designmanual til indretning af byrummet, gerne med elementer af kunst/skulpturer der lægger op til leg og aktivitet.

Siddeinventar behøver ikke nødvendigvis være lange Københavnerbænke, men kan også bestå i kortere bænke eller stole.

## **13. Tidsplan**

Lokaludvalget indstiller, at der på budgettet for 2010 og 2011 afsættes tilstrækkelige midler til at gennemføre helhedsplanen, samt at der i løbet af 2009 udarbejdes en detaljeret plan for gennemførelsen. Som minimum indstilles, at der i lighed med budget for 2009 afsættes 30 mio. kr., på budgettet i 2010 til opstart, samt midler/tidsplan til gennemførelsen af helhedsplanen.

Lokaludvalget er opmærksom på, at der på en del af Nørrebrogade i forbindelse med etableringen af Metrocityringen kan være forstyrrende anlægsarbejder, som må indarbejdes i helhedsplanens færdiggørelse.

Med venlig hilsen

Kim Christensen  
Formand



## 3.2 Bemærkninger fra Movia til trafikforsøget

Til: Københavns kommune  
Teknik og Miljøforvaltningen  
16. juni 2009

### Justeringer af forsøget på Nørrebrogade

Københavns kommune har gennemført en række justeringer af forsøget den 25. maj. I den forbindelse har kommunen bedt Movia vurdere følgende forhold:

1. Krydset Elmegade/Nørregade; betyder ensretningen af Elmegade ud mod Nørrebrogade, forbedringer for bussernes fremkommelighed mod Runddelen? Giver det bedre overskuelighed og tryghed for cykler?
2. Ligeud kørsel ved Runddelen. Hvilke konsekvenser har dette i forhold til busser og cykler?
3. 40 km/t på Nørrebrogade. Konsekvenser for busser?
4. Spærringen af Mimergade ved Hamletsgade, hvad betyder det for bussernes fremkommelighed, og hvad med overblik og tryghed for cyklerne?

Justeringerne har været i funktion i ganske kort tid og i en tid, hvor trafikken generelt er væsentligt mindre på grund af sommer og eksamenstid. Det er derfor endnu for tidligt at give en reel vurdering af tiltagenes effekter.

**Ad 1** Movia har ikke noteret væsentlige ændringer. Movia vurderer imidlertid, at der fortsat er betydelige problemer med biler, der ulovligt kører gennem bussluserne. Det skaber mange situationer med stop og småkonflikter. Samtidig er det Movias fornemmelse fra dialog med operatørerne, at det er blevet nemmere at afgå fra stoppestedet ved Elmegade i udadgående retning, efter at der ikke længere er biltrafik, der skal ind i Elmegade.

**Ad 2** Movia vurderer, at der er tendens til stigning i problemerne med kørsel gennem bussluserne, idet kørsel ligeud ved Nørrebros Runddel gør det lettere at køre hele vejen ad Nørrebrogade i bil.

**Ad 3** For busserne er konsekvensen, at det er blevet vanskeligere at indhente små forsinkelser, men som nævnt er trafikken generelt lavere i juni og dermed er det ikke muligt at dokumentere konsekvenserne.

**Ad 4** Movia har kun haft mulighed for sporadiske observationer, ved en af disse kunne det konstateres, at Mimergade spærringen giver tilbageblokeringer ud i Nørrebrogade med 16-tiden om eftermiddagen.

Det er som sagt endnu for tidligt at vurdere om en del af gevinsten i køretid for busserne tabes igen, men Movia er meget opmærksom på problemstillingen og har set sig nødsaget til at justere køretiden for linje 5A, så den fra oktober bliver et minut længere i nogen perioder af dagen.

Movia vil benytte lejligheden til at fremhæve, at de to væsentligste fordele for de mange buskunder ved forsøget er uantastede.

- For det første, at en hurtigere og mere rolig kørsel og langt bedre

regularitet end tidligere. Det vil sige den meget voldsomme variation i køretid, der fører til at busserne kommer uregelmæssigt er reduceret betydeligt. Det har den positive effekt at ventetiderne bliver mere ensartede og at passagererne fordeles mere ensartet mellem bussernes.

- For det andet, at der er blevet bedre plads til at forbedre venteforholdene ved stoppestederne.

Eksempelvis benyttes det største stoppested ved Elmegade/Fælledvej af

ca 7000 dagligt. Movia finder det derfor afgørende for succes i den permanente løsning, at forholdene ved stoppestederne tilgodeser de ventende buspassagerer. I lyset af det smalle tværprofil er det endvidere meget vigtigt at arbejde utraditionelt og kreativt med den permanente løsning, så pladsen særligt ved stoppestederne udnyttes optimalt og samtidig sikrer en arkitektonisk sammenhæng for det samlede gaderum.

Movia står til rådighed for arbejdet hermed.

Movia vil afslutningsvis benytte anledningen til at minde om, at der er behov for at udbedre løsningerne ved de fremrykkede stoppesteder. Asfaltrampen er mange steder kørt itu, og kommunen har tidligere lovet en anden midlertidig løsning med et overskåret vandrør svejst uden på den skarpe kant. Asfalten er desuden sporkørt ved de fremrykkede stoppesteder.

Venlig hilsen

Torsten Rasmussen  
Områdechef Hovedstaden

### 3.3 Bemærkninger fra Movia om fremtidigt projekt.

Til:

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Kopi til:

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Sagsnummer  
**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Sagsbehandler  
**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Direkte **Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

Fax **Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

CVR nr: 29 89 65  
69

EAN nr:  
5798000016798

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

### Indledning

Øget trængsel i byerne har gennem en længere årrække, udover en række miljø- og samfundsmæssige negative konsekvenser for byerne, også medført stærkt reducerede rejsehastigheder for busserne. Dette er en medvirkende årsag til, at den kollektive trafiks markedsandel i forhold til privatbilismen er faldet.

Trængsel har **ikke** kun betydning for bilkøer på indfaldsvej.

Bustrafikken rammes hårdt i centralkommunerne og herunder også på

Nørrebrogade. Når bussens fremkommelighed reduceres, startes en "negativ spiral", hvor busproduktet forringes, passagererne falder fra og driftsomkostningerne forøges. En række undersøgelser viser at den kollektive trafik's kunder og – nok så vigtigt – potentielle kunder efterspørger:

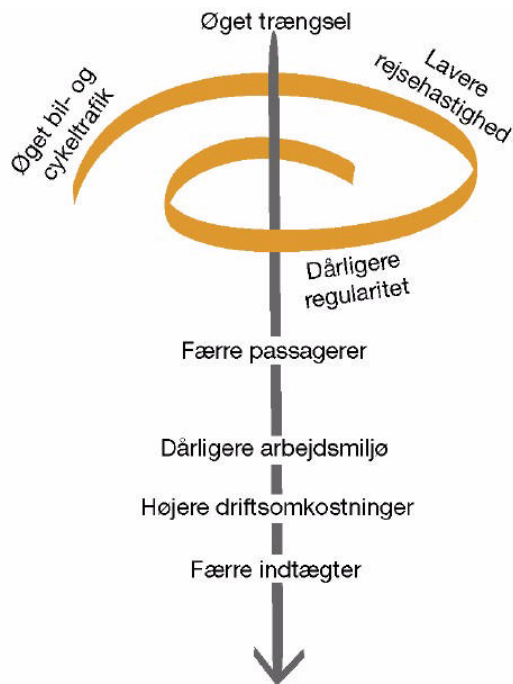
- ⇒ Høj rejsehastighed
- ⇒ Høj regularitet
- ⇒ Høj komfort og service

Formålet med iværksættelsen af "Trafikforsøget på Nørrebrogade" var – sammen med Københavns

Kommunes satsning på cykeltrafikken - at fremme bustrafikken og dermed få vendt den "negative spiral" til en "positiv spiral" med flere passagerer i den kollektive trafik som målsætning. I forbindelse med at projektet nu skal gøres permanent har Københavns Kommune bedt Movia kommentere forslag til permanente udformninger.

I den forbindelse er det vigtigt at tage hensyn til igangsatte naboprojekt på Frederikssundsvej der skal højne den kollektive transports kvalitet i form af højere rejsehastighed og forbedret regularitet samt øget komfort og service. I værste fald modarbejdes de gode intentioner i Frederikssundsvejsprojektet af det igangværende arbejde med "Trafikforsøget på Nørrebrogade". Det bemærkes her, at en planlagt reduktion af hastigheden fra 50 km/t til 40 km/t på Nørrebrogade ikke kan anbefales da dette vil reducere rejsehastigheden mærkbart og dermed reducere den opnåede gevinst gennem Frederikssundsvej's projektet.

Det er i den type projekter vigtigt at have fokus på funktionaliteten. I snævre byrum som Nørrebrogade er det ikke muligt at tilgodese samtlige trafikarter ligeligt og det er derfor nødvendigt at prioritere hvor man får størst udbytte. For at fremme den kollektive trafik og cykeltrafikken er der derfor blevet arbejdet intenst med at reducere biltrafikken på Nørrebrogade. Reduktionen har haft en positiv indflydelse på bussernes rejsehastighed og regularitet. Dermed er to af de punkter, som kunderne og potentielle kunder til den kollektive trafik efterspørger, opfyldt. Ved at forbedre stoppestederne (bredere perroner mm.) tilgodeser man også det sidste punkt som kunderne af den kollektive transport fremhæver – nemlig høj komfort og service. Med afsæt i de ovenfor refererede forudsætninger har Movia gransket det af Københavns Kommune fremsendte materiale:



---

**0701\_nbg\_18062009.pdf**

---

**0702\_nbg\_18062009.pdf**

---

**0703\_nbg\_18062009.pdf**

---

**0901\_nbg\_18062009.pdf**

---

**0902\_nbg\_18062009.pdf**

---

**0903\_nbg\_18062009.pdf**

---

**Indretning af NBG.pdf**

---

**L 2.1. bro.pdf**

---

**L 2.2. Fleksfelt.pdf**

---

**L 2.3. Sidegade.pdf**

---

**L 2.4 busgade.pdf**

---

**L 3.1. snit.pdf**

---

**L 3.2 Inventarplaner.pdf**

---

### **Generel kommentar**

Justeringerne af forsøget på Nørrebrogade har mere karakter af et byfornyelsesprojekt end et projekt til at fremme den kollektive trafik og cykeltrafikken. Således nævnes bustrafikken ikke dokumentet ”Indretning af NBG.pdf”. De mange tusinde daglige bruger har en berettiget forventning om, at der som minimum var fokus på stoppestederne og her især deres indretning – her tænkes på læ- og ventefaciliteter, stillingtagen til tilgængeligheden for samtlige bruger – herunder også blinde og synshandicappede, sikkerheden mm. Generelt vurderer vi, at de planlagte perroner med en bred på 2,0 m er for smalle. Lignende perronbredder bruges på Kongens Nytorv, hvor pladsforholdene for passagererne i myldretiderne er alt for trange. Det skal ses i relation til, at flere af stoppestederne på Nørrebrogade har en markant større passageromsætning.

Af hensyn til trafikken langs fortovene og dermed hensyntagen til handlende og handelsdrivende opnås bedre forhold ved brede perroner hvor ventende passagerer kan stå uden at forstyrre fodgænger på langs af Nørrebrogade.

### **Specifikke kommentarer**

#### ***Busperroner mellem Esromgade og Farumgade samt mellem Fælleddgade og Elmegade***

De modsatrettede stoppesteder er placeret alt for tæt på hinanden modkørende busser har derfor ikke mulighed for at passere hinanden på disse lokaliteter. Dette kan dels konstateres ved at lægge kørekurver for 13,7 m busser på tegningerne dels ud fra de bemærkninger vi har fået fra operatørerne for tilsvarende midlertidige løsninger på Nørrebrogade.

Med den korte afstand risikeres følgende:

⇒ Ophobning af busser

- ⇒ Busserne ødelægges da de prøver at knibe sig forbi hinanden og derved enten ødelægges spejle mm. eller dæk, da de rammer kantsten ved de fremskudte stoppesteder

De viste løsninger kan forbedres markant ved at udelade ”afrundingen” i spidsen af perronerne og samtidig flytte stoppestederne frem til de respektive stopstreger ved:

- ⇒ Esromgade
- ⇒ Farumgade
- ⇒ Fælledvej

Vi savner en vurdering af stoppestedsmønsteret. Der skal i et busfremkommelighedsprojekt, hvor øvrig trafik er droslet kraftigt ned, være mulighed for at 350 S kan overhale en 5A når, denne holder ved et stoppested, hvor 350S ikke skal stoppe.

### ***Perronbredder***

En perronbredde på 2,0 m er for smal – jf. også den generelle kommentar. Movia foreslår følgende:

- ⇒ Delstrækningen mellem Esromgade og Farumgade: køresporet ud for selve perronen reduceres til 3,0 m. Køresporet i modgående retning reduceres til 3,25 m. De ca. 0,75 m der hermed frigøres gives til perronerne.
- ⇒ Delstrækningen mellem Fælledvej og Elmegade: køresporet ud for selve perronen reduceres til 3,0 m. Desuden anbefaler vi, at bredden på cykelstierne indsnævres til 2,0 m ved perronerne. Herved dæmpes cyklisternes hastighed ved passage af perronerne og dermed øges sikkerheden. Hermed opnår perronerne en bredde på de mere acceptable 2,75 m

Generelt bør det her bemærkes, at de køresporsreduktion der kan opnås, er langt bedre givet ud til bredere perroner frem for øge bredden på de eksisterende fortov. Her tænkes specifikt på forøgelsen af fortovsbredden mellem Fælledvej og Elmegade.

### ***Indretning af perroner***

Af det tilsendte materiale fremgår det, at der opstilles de smalle ”Holscher læskærme”. Disse er uegnede ved stoppesteder med så mange brugere. Derudover optager et forholdsvist stort grundareal set i relation til de smalle perroner. Det vil være vanskeligt for kørestolsbrugere eller personer med barnevogne at passere disse. I

stedet anbefales, at der arbejdes med overdækning af perronerne. Movia er pt. i gang med et tilsvarende projekt i Herlev og projektet bygger på principperne fra Bernstorffsgade – og dermed en for Københavns Kommune kendt løsning – jf. også medsendt materiale til inspiration.

### **Cyklister**

De præsenterede løsninger ved Bragesgade og Slotsgade medfører, at en del cyklister skal køre henover dele af perronerne, når de skal svinge ud på Nørrebrogade eller svinge ind på henholdsvis Bragesgade og Slotsgade. Det er ikke hensigtsmæssigt og kan resultere i sikkerhedsrelaterede konflikter.

Ved Bragesgade løses problemet ved at følge anvisningerne angivet i *Busperroner mellem Esromgade og Farumgade samt mellem Fælledgade og Elmegade*.

Ved Slotsgade anbefales, at ”forsætningen” af hensyn til perronen håndteres ved ren afmærkning og at perronen af hensyn til busserne udføres med faset kantsten og afrundede hjørner.

### **Afrunding**

Af hensyn til de mange tusinde daglige brugere anbefales det, at der i projektet kommer større fokus på funktionaliteten af Nørrebrogade – herunder at Nørrebrogade er en vigtig transportkorridor for cyklister og også for den kollektive trafik.

Vi stiller os gerne til rådighed, til i tæt samarbejde med Kommunen og dennes rådgivere at udarbejde et godt og fremsynet projekt, der tager hensyn til funktionaliteten under de præmisser der udstikkes af det snævre byrum og hvor det er nødvendigt at de nødvendige prioriteringer træffes.

### 3.4 Bemærkninger fra Dansk Cyklistforbund

Hej Klaus!

Hermed en række bemærkninger fra Dansk Cyklist Forbund til de justeringer i trafikforsøget i Nørrebrogade, der blev igangsat 25. maj.

Spærringen af Mimersgade ved Hamletsgade har givet et behageligere trafikmiljø på østsiden af spærringen. På vestsiden er det næppe blevet bedre at være cyklist i krydset Mimersgade/Hamletsgade, hvor al anden trafik end cykeltrafik nu foregår som svingmanøvrer. Og det gør det fremdeles til en problematisk affære at cykle vestpå ad Mimersgade. Men om det er blevet værre, er svært at vurdere. Hvad der derimod - desværre - ikke er svært at vurdere er, at når vi også inddrager det nærliggende, stadigvæk uløste problem med cykelrutens krydsning af Mimersgade, har vi efter Cyklistforbundets opfattelse lige netop her - altså i Mimersgade mellem Heimdalsgade og Hamletsgade - ét af de overhovedet mest problematiske steder at være cyklist i dagens København.

Cyklistforbundet har ikke mange bemærkninger til hhv. nedsættelsen af hastighedsgrænsen på Nørrebrogade og tilladelsen til at biler må køre ligeud ved Runddelen. Hvis hastigheden de facto sænkes, vil det klart gavne trafikmiljøet generelt, og dermed gøre det både mere sikkert og mere trygt at være cyklist på Nørrebrogade. Og i det omfang det tidligere forbud mod at køre ligeud ved Runddelen betød megen, unødigt omvejskørsel i de mindre gader, der omkranser Runddelen, ja så kan Cyklistforbundet godt leve med, at bilisterne har fået muligheden tilbage.

Ensretningen af Elmegade mod Nørrebrogade har helt klart betydet større tryghed i krydset for de cyklister, der kører vestpå ad Nørrebrogade. Men andre problemer er fortsat uløste... Da østkørende biltrafik nu er tvunget til at dreje til højre ad Stengade, skal disse biler og den ligeudkørende cykeltrafik nu deles om meget lidt plads. Kan det ikke lade sig gøre at separere de to grupper? Vores forslag er at rykke bus-ligeudbanen længere mod nord og så etablere en cykelbane langs kantstenen på indersiden af en højresvingsbane. Herudover er konflikten mellem venstresvingende biltrafik fra Stengade til Nørrebrogade mod vest og modkørende cykeltrafik fra Elmegade til Stengade - som følge af krydsets "skæve" udformning - ikke løst. Her er vores forslag, at signalfaserne ændres, så der ikke er grønt lys samtidig for disse to trafikantgrupper - alternativt, at trafikken ud af Elmegade får grønt lys et antal sekunder før trafikken fra Stengade får grønt lys.

Som flere har nævnt på såvel det seneste følgegruppemøde som på



seneste undergruppemøde om Elmegade har den valgte udformning af selve Elmegade nogle uheldige bivirkninger. DCF skal henstille til, at de ønsker, der blev fremført i stor enighed på undergruppemødet bliver til virkelighed. Især en sløjfning af de to parkeringspladser i gaden nærmest Nørrebrogade bør have høj prioritet, da de udløser mange farlige situationer mellem biltrafik mod syd og modkørende cyklister. Modstrømscykelbanen i sig selv; inkl. dens udformning har DCF ingen indvendinger imod - ej heller de muligheder for udeservering o.l., som det "slangede" forløb har åbnet op for. Også tanken om etablering af cykelparkering i gaderummet kan DCF - naturligvis! - kun bifalde.

Venlig hilsen

Erik Hjulmand  
Dansk Cyklist Forbund  
Københavnsafdelingen