



Til

Teknik- og Miljøudvalget

07-01-2009

Sagsnr.
2009-1430

Bilag 1: Vurdering af ændringer i trafikforsøget

Dokumentnr.
2009-8520

På Teknik- og Miljøudvalgets møde d. 17. december 2008 (2008-141328) blev det besluttet at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle undersøge fire konkrete forslag til ændringer i trafikforsøget på Nørrebrogade:

Sagsbehandler
Brian Hansen

1. muligheden for at åbne Nørrebrogade for gennemkørende biltrafik på lørdage (ændringsforslagets 7. at)
2. muligheden for weekendudnyttelse af Nørrebrogade til gadeaktiviteter (ændringsforslagets 7. at)
3. muligheden for at opstille en busluse ved Dronning Louises Bro i begge retninger (ændringsforslagets 8. at)
4. og de trafikale konsekvenser for at videreføre den brede cykelsti i Frederiksborggade helt frem mod Nørreport (ændringsforslagets 10. at)

Dette notat indeholder forvaltningens vurderinger af de fire forslag. Der er taget udgangspunkt i mulighederne for at indføre de foreslåede forandringer under trafikforsøget. Afslutningsvis i notatet perspektiveres potentialet af de foreslåede ændringer i forhold til situationen med en permanent ombygning af Nørrebrogade, som foreslået i helhedsplanens model 4.

Teknik- og Miljøudvalget skal i august forelægges endeligt forslag til permanent løsning forud for budgetforhandlingerne 2010.

Politiet har afgivet deres bemærkninger på baggrund af et udkast til dette notat. Politiets bemærkninger er vedlagt som bilag 3 til indstillingen og resumeret i dette notat.

Sammenfatning og anbefalinger

- Åbningen om lørdagen vil give mulighed for at køre frit i bil i hele Nørrebrogades længde med parkering i Nørrebrogades sidegader. Det vil også give mulighed for øget gennemkørende biltrafik. Løsningen forudsætter at dele af skilte og afmærkning skal fjernes. En åbning om lørdagen vil i de øvrige ugedage derfor svække overholdelsen af skiltningen og afmærkningen af restriktionerne betydeligt, med øget gennemkørende biltrafik til følge. På den baggrund anbefaler forvaltningen ikke, at der tillades bilkørsel i busgaderne samt på tværs af Jagtvej om lørdagen.

Center for Trafik

Njalsgade 15
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3489

Telefax
3366 7131

Mobil
2637 8736

E-mail
brihan@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

- Forvaltningen anbefaler, at udnytte mulighederne for at lave arrangementer og samtidig lukke dele af Nørrebrogade. Arrangementer kan være forankret både lokalt på Nørrebro, hvor lokaludvalget i givet fald forventes at spille en nøglerolle, og hos andre mulige arrangører. Forvaltningen vil være behjælpelig med tilladelser, afspærringer osv. Omfanget forventes ikke at overskride ét arrangement om måneden. Forvaltningen anbefaler, at planlægningen af arrangementer tages med i den igangværende lokale dialog, og at eventuel kommunal støtte til arrangementerne medtages i den kommende indstilling. Det skal bemærkes, at busruterne skal omlægges i de pågældende perioder.
- En ekstra bussluse eller en flytning af busslusen fra Fælledvej/Elmegade til Dronning Louises Bro, vurderes at give en forholdsvist lille trafikaleffekt, og at ville koste ca. ½ mio. kr. På den baggrund anbefales det ikke at flytte busslusen under trafikforsøget. Det anbefales derimod at inddrage placeringen af busslusen i forårets lokale dialog om trafikforsøget. Hvis den lokale dialog udmønter sig i et alternativt forslag til placering af busslusen, og dette viser sig at have stor opbakning, kan dette efterfølgende medtages i forslaget til permanent løsning.
- Det anbefales under trafikforsøget at udvide bredden på cykelstien i Frederiksborggade efter krydset ved søgaderne, til en bredde svarende til den før krydset, samt at etablere en mulighed for at køre direkte mellem Søtorvet og Vendergade. Formålet er at forbedre cyklisternes forhold, selvom der må nedlægges et busstoppested. Det anbefales at vurdere en permanent løsning med bredere cykelstier nærmere i sammenhæng med de øvrige planer for området. Lukningen af Frederiksborggade for biltrafik ved Nørreport, en eventuel ombygning af Nørreport, torvehaller på Israels Plads og ombygningen af Søtorvet er alle projekter, der spiller ind på Frederiksborggades indretning og funktion.

UDDYBNING AF ANBEFALINGER:

1. Muligheden for at åbne Nørrebrogade for gennemkørende biltrafik på lørdage

Nørrebrogade er under forsøget (såvel som i den permanente løsning) lukket for gennemkørsel tre steder: I to busgader henholdsvis mellem Fælledvej og Elmegade og mellem Esrumgade og Hillerødgade samt ved passage af Jagtvej.

Trafikforsøget har generelt været en succes med hensyn til at fjerne den gennemkørende biltrafik og dæmpe trafikniveauet på Nørrebrogade. Et af de store problemer har dog været overholdelse af de indførte gennemkørselsforbud ved busgaderne og Jagtvej. I perioder har mellem 20 og 50 % af biltrafikken på Nørrebrogade således trodset forbuddet. Denne manglende overholdelse er årsag til farlige situationer, hvor cykler og buspassagerer møder ulovligt gennemkørende biler.

Forvaltningen har løbende været i dialog med Politiet om at sikre restriktionernes overholdelse. Som en forudsætning for politiets kontrol, er aftalt og gennemført forbedringer af afmærkning og skiltning.

Skiltning

I henhold til Færdselsloven vil det være muligt at åbne Nørrebrogade for gennemkørende biler i særlige tidspunkter, men det kræver dog politiets tilladelse og vil medføre en væsentlig reduceret skiltning og afmærkning i forhold til i dag.

Gennemkørselsforbuddet er skiltet på tre forskellige måder, der alle har retlig gyldighed i henhold til Færdselsloven:

1. Ved skilte med motorkøretøj forbudt (Movia-busser undtaget). Disse tavler kan godt forsynes med en undertavle, der angiver at indkørsel er tilladt i et bestemt tidsrum.



"Motorkøretøj, stor knallert, traktor eller motorredskab forbudt". Skal suppleres med en undertavle med "Lørdag undtaget" hvis busgaden skal åbnes for bilkørsel om lørdagen.

2. Ved skilte med påbudt kørselsretning. Ved busgaderne og ved Jagtvej skiltes med en påbudt kørselsretning til enten højre eller venstre som supplement til al indkørsel forbudt. Disse tavler kan IKKE forsynes med undertavler, der tillader kørsel i et bestemt tidsrum.



D 11,4



D 11,5

Forskellige tavler til "påbudt kørselsretning"

3. Ved afmærkning på vejbanen. Ved Jagtvej er der på kørebanen markeret hhv. venstre- og højresvingsspor samt en busbane. Der er ingen ligeudbane for almindelig trafik. Denne type afmærkning kan ikke undtages på bestemte tidspunkter og må derfor fjernes, hvilket kan få flere til at tro, at det er muligt at køre ligeud på alle ugens dage. Ved busgaderne på Nørrebrogade er der afmærket med "BUS" skrevet gentagne gange på

kørebanen. Denne markering kan heller ikke undtages på bestemte tidspunkter. Hvis der skal tillades bilkørsel om lørdagen må disse markeringer fjernes.



Eksempel på vognbanemarkering

Hvis der skal kunne etableres gennemkørsel på lørdag skal der ske følgende ændringer af skilte og afmærkning:

- undertavle ("lørdag tilladt") på skilte med motorkørsel forbudt
- fjernelse af tavler med påbudt kørselsretning
- fjernelse af vejbanemarkering med "BUS" eller svingbaner ved Jagtvej

Samlet set vil en åbning for biltrafik på lørdage derfor i væsentlig grad svække vejmyndighedens mulighed for at tydeliggøre forbuddene. Det må på den baggrund forventes, at busgaderne og gennemkørselsforbuddet ved Jagtvej også respekteres mindre de øvrige dage. Forvaltningen er betænkelig ved en forringet af skiltning - manglende respekt kan medføre ringere sikkerhed, tryghed og fremkommelig.

Det har som nævnt været afgørende i forvaltningens dialog med Politiet, at afmærkningen er entydig, forståelig og tydelig for trafikanterne. Forvaltningen har - på politiets ønske - styrket den eksisterende skiltning ved busgaderne. Det overvejes endvidere, om der kan opsættes portaler eller anden endnu tydeligere markering af gennemkørselsforbuddet. På den baggrund støtter politiet forvaltningens anbefaling og ønsker ikke, at tillade åbning for biler om lørdagen.

Trafikale konsekvenser

Åbningen af Nørrebrogade for biler om lørdagen vil give mulighed for, at bilister igen kan benytte Nørrebrogade på vilkårlige dele af strækningen, ligesom gennemkørende trafik mellem Nordvest og Indre By muliggøres.

På lørdage afvikles der normalt en trafik der svarer til 75 % af en normal hverdag. Der findes ikke tællinger af lørdagstrafikken på Nørrebrogade, men da der på en normal hverdag kører ca. 17.000 biler, må det forventes at der vil være ca. 12-13.000 biler på en lørdag. Til sammenligning er biltrafikken på den indre del af Nørrebrogade under forsøget reduceret med 54 - 65 %, svarende til en daglig trafik på 6-8.000 biler.

Det skal nævnes, at hele Nørrebrogade mellem søerne og Jagtvej under forsøget er indrettet med udgangspunkt i den reducerede biltrafik. Det betyder at en række svingbåse er fjernet, og at vejprofilet overalt er strammet op til én vejbane i hver retning. Lørdagens biltrafik kan derfor give forsinkelser, kødannelser og hasarderede overhalinger i forbindelse med svingende biler og holdende busser.

Busgaderne er indrettet med fremrykkede stoppesteder, der danner en platform (busperron), som passagererne kan benytte før eller efter passage af cykelstien. Evalueringen viser, at perronerne benyttes flittigt, giver færre konflikter og vurderes meget positivt af Movia samt beboere, fodgængere og cyklister.

Busgadernes indretning betyder, at biler ikke kan passere, når der er busser ved stoppestedet i begge retninger. Hvis busgaden åbnes om lørdagen, må biler derfor afvente af- og påstigning af passagerer. Det vil især i myldretiderne give kødannelser og opstuvning af biler gennem de omkringliggende kryds, fx gennem krydset ved Fælledvej umiddelbart syd for den sydligste busgade. Alternativt skal en velfungerende platform for buspassagererne fjernes og erstattes med et almindeligt stoppested på fortovet, hvilket er til ugunst for både fodgængere og cyklister.

Perspektiver i den permanente løsning.

Den eksisterende helhedsplan opererer med en busgade som under forsøget. Dog er fysikken i helhedsplanen strammet op med nye kantsten og andre fysiske adskillelser af trafikarterne. Den permanente indretning vil umuliggøre passage i bil, når der holder busser ved stoppestedet. Det er ikke ønskeligt at lave mekaniske busluser - som fx i Stengade. Mekaniske busluser er sårbare overfor slid, påkørsel og hærværk, og vil ofte være ude af drift samt have betydelige driftsomkostninger.

Der er derfor risiko for, at en åbning for biler om lørdagen i den permanente løsning vil medføre de samme problemer med overholdelse og kødannelser som under forsøget. Endvidere vil det ikke være i tråd med den strøgprofil der er intentionen i helhedsplanen for Nørrebrogade.

Der kan dog i den permanente løsning være mulighed for at anvende avanceret og intelligent afmærkning - i form af dynamisk skiltning og afmærkning med LED i vejbanen. Dette vil give mulighed for at ændre både skiltning, afstribning og information over døgnet eller på forskellige dage. Det anbefales at medtage et overslag over økonomien og driftsstabilitet i en sådan løsning, i forhold til vurderingen af en permanent løsning. Disse løsninger er imidlertid meget kostbare og kan derfor ikke indgå i forsøget. Desuden er erfaringerne med teknologierne yderst sparsomme i København.

2. Muligheden for weekendudnyttelse af Nørrebrogade til gadeaktiviteter

I trafikforsøget er indført en flexzone langs Assistents Kirkegaard, hvor der i dobbelt fortovsbredde er mulighed for at lave forskellige aktiviteter. Arealet stilles gratis til rådighed for alle, der ønsker at lave forskellige aktiviteter.

Større aktiviteter, der kræver hele gadens bredde i kortere eller længere omfang, er også mulige. Nørrebrogade - og andre københavnske gader - anvendes således i forskelligt omfang i forbindelse med særlige arrangementer. For Nørrebrogade gælder det f.eks. i forbindelse med demonstrationer, Gay Parade og motorcykelkørsel til Bakkens åbning.

Store arrangementer på Nørrebrogade bør være forankrede lokalt, og her forventes lokaludvalget at spille en central rolle. En stor koncert, der fylder Nørrebrogade, eller andre arrangementer (markedsdage, gadefest, rulleskøjteløb osv.) kan bidrage til at skabe mere byliv på Nørrebrogade, og dermed til at opfylde både trafikforsøgets og kommunens generelle målsætninger.

Udover lokalt initierede aktiviteter kan det overvejes at flytte forskellige allerede planlagte "københavnerevents" til Nørrebrogade. Eksempler inkluderer:

- Aktiviteter, opvisning eller konkurrence under Outgames
- Arrangementer, forsøg eller udstilling under Klimatopmøde
- Københavns Kommunes Klimafestival

Det foreslås, at udviklingen af konkrete ideer til arrangementer på Nørrebrogade medtages i den igangværende lokale dialog.

Forvaltningen kan være behjælpelig med tilladelser, afspærringer osv. Det er også muligt, at det viser sig nødvendigt med økonomiske støtte til arrangementerne. F.eks. vil en koncert med et eller flere danske bands på Nørrebrogade som minimum hurtigt koste ca. 200.000 kr. Konkrete forslag til arrangementer medtages i den indstilling til Teknik- og Miljøudvalget i april, der omhandler resultatet af den lokale dialog.

Trafikale konsekvenser

Ved sådanne særlige arrangementer håndteres trafikafviklingen ad alternative ruter, i et samarbejde mellem politi og forvaltning. Det er dog en forudsætning, at der er tale om arrangementer, der virkelig udnytter hele gaderummet, således at lukningen ikke kan ses som en tom gestus. I sådanne tilfælde vil det være svært at få trafikanter til at overholde afspærringen og spild af ressourcer at lade politi dirigere trafikken.

Busserne på Nørrebrogade skal også ledes af alternative ruter. Der er gode erfaringer med at håndtere sådanne situationer i samarbejde med Movia, og de bør planlægges i god tid. Hvis der er tale om længerevarende omlægninger, som medfører ekstrakørsel for entreprenørerne, kan der blive tale om ekstra driftsudgifter. Økonomiforvaltningen og Movia skønner dog, at lukning af Nørrebrogade vil medføre øgede omkostninger i beskedent omfang. Derimod vil det have betragtelige konsekvenser for serviceniveauet. Passagerer, der ofte bruger en rute, vænner sig til et givet serviceniveau og trafikmønster, hvorfor de opfatter ændringer som særdeles generende. Desuden vil en omlægning vanskeliggøre transport til og fra eventuelle events på Nørrebrogade. På den baggrund kan det kun anbefales at lukke Nørrebrogade i ekstraordinære tilfælde.

3. Muligheden for at opstille en busluse ved Dronning Louises Bro i begge retninger

Opstilling af en busluse på Dronning Louises Bro kan gennemføres efter samme model som de to eksisterende busgader. Det betyder skiltning og afmærkning, afstribning af busbaner, markering på kørebanen samt eventuelt etablering af stoppesteder. Det vurderes ikke som realistisk, at etablere en automatisk busluse eller en busluse med grav i forsøgsperioden.

En busgade i forsøgsperioden vil koste ca. ½ mio. kr. til skilte, afmærkning og busperroner.

Politiets ønsker ikke at busslusen mellem Elmegade og Fælledvej flyttes, da afledningsmuligheden for den gennemkørende trafik ad disse to gader er nødvendig. Politiet vurderer, at en ekstra busluse på Dronning Louises Bro kan være en god ide, da det visuelt vil tydeliggøre at Nørrebrogade er spærret for gennemkørsel.

Trafikale konsekvenser ved flytning af busslusen fra Fælledvej / Elmegade til Dronning Louises Bro.

En flytning af den eksisterende busluse fra Fælledvej/Elmegade til Dronning Louises Bro vurderes ikke at ændre den samlede aflastning af Nørrebrogade væsentligt, men der vil dog komme mindre

ændringer i biltrafikken i forhold til det eksisterende forsøg. I arbejdet med helhedsplanen blev en bussluse på Dronning Louises Bro vurderet at være mere restriktiv end en bussluse placeret mere midt på strækningen mellem søerne og Jagtvej.

Den eksisterende busgade giver mulighed for fri passage mellem Indre by og områderne omkring Fælledvej - Nørrebrogade og omkring Blågårdsgade. Med en bussluse på broen skal disse områder hovedsageligt betjenes af Fælledvej. Hele den inderste del af Nørrebrogade (mellem søerne og Jagtvej) vil dermed hovedsageligt blive bil-betjent fra Jagtvej, suppleret med Fælledvej. I forhold til forsøgets nuværende udformning, kan dette give lidt mere biltrafik på Nørrebrogade ved Jagtvej, men til gengæld formentligt mindre biltrafik på den inderste del ved søerne. Biltrafikken må også forventes at stige på Fælledvej og i krydsene mellem søgaderne og henholdsvis Fredensbro og Gyldenløvesgade.

Det skal bemærkes, at biltrafikken fra Nørrebrosiden ved ankomst til busgaden på Dronning Louises Bro vil blive ledt af enten Sortedams Dossering eller Peblinge Dossering. Begge disse veje ender i lokale boligområder med små, ensrettede og hastighedsdæmpede veje. På den baggrund, vurderes de ikke, at være lige så egnede til at aftage biltrafik som fx Elmegade og Fælledvej er det ved den eksisterende busgade. Der har dog i forsøgsperioden været kritik af den forøgede trafik i Elmegade (ca. 200 ekstra biler i de 4 myldretidstimer, svarende til en forøgelse på mere end 50 %). Tiltag for en fredeliggørelse af Elmegade forventes derfor at være et vigtigt element i den lokale dialog om supplerende trafikforsøg.

Busgaden ved Fælledvej/Elmegade er placeret der af to hovedårsager: Dels er henholdsvis Elmegade og Fælledvej vurderet til at være de gader på strækningen, der er bedst egnede til at aftage den biltrafik, der drejer fra Nørrebrogade umiddelbart før busgaden. Dels giver placeringen mulighed for at lave et superstoppested med nem omstigning mellem linie busserne på Nørrebrogade (5A og 350S) og 3A, der kører på tværs af Nørrebro. Dette stoppested er en væsentlig del af de forbedrede forhold for buspassagerer, og det anbefales at bibeholde denne mulighed. Det betyder at busperronerne beholdes selv om busgadens kørselsforbud for biler fjernes.

Trafikale konsekvenser med to busluser

Hvis busslusen ikke flyttes men etableres som supplement til de eksisterende to busgader, vil den trafikale effekt være en yderligere fredeliggørelse af Nørrebrogade. Evalueringen viser, at biltrafikken er faldet til det halve på både Dronning Louises Bro og på den indre del af Nørrebrogade indenfor Fælledvej.

En del af denne trafik er gennemkørende på strækningen Dronning Louises Bro - Fælledvej, og vil i givet fald blive fjernet. Den

resterende del er ærindetrafik, som vil finde nye veje til området og dermed forblive på den indre del af Nørrebrogade. En ekstra bussluse vil derfor naturligt nok yderligere fredeliggøre den indre del af Nørrebro. Den afviste biltrafik vil for en dels vedkommende belaste krydsene mellem søgaderne og henholdsvis Fredensbro og Gyldenløvesgade yderligere, men i et omfang som vurderes at kunne håndteres.

3a. Kombination af bussluse på Dronning Louises Bro og lørdagsåbent.

Forvaltningen har vurderet, om en flytning af busslusen til Dronning Louises Bro vil give anledning til at revurdere anbefalingen vedr. lørdagsåbent. Muligheden har ligeledes været drøftet med Politiet.

En bussluse på Dronning Louises Bro kun skiltet med ”Motorkørsel forbudt” og undtaget Movia-bus og lørdag vil give de samme problemer i forhold til overholdelse, som tilfældet er ved de eksisterende busgader.

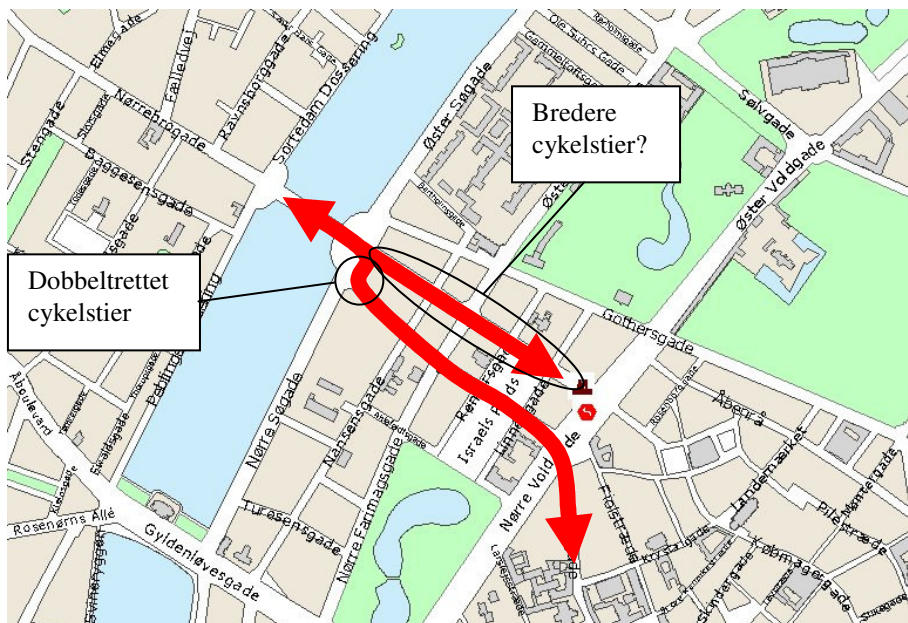
4. De trafikale konsekvenser for at videreføre den brede cykelsti i Frederiksborggade helt frem mod Nørreport

Med bredere cykelstier på Dronning Louises Bro kan der i indadgående retning opleves trængsel på cykelstien, når mange cyklister starter efter rødt lys.

Udvidede cykelstier i hele Frederiksborggade vil kræve omprofilering af vejen med flytning af kantsten mv. Dette er ikke realistisk i forsøgsræssig sammenhæng, og må vurderes som en mulighed i den permanente løsning. Under forsøget kan cykelstien udvides på de første ca. 30 m fra Søtorvet i retning mod Farimagsgade.

Antallet af cyklister i Frederiksborggade er ca. 21.000 på et hverdagsdøgn, mod 33.000 på Dronning Louises Bro. I den nuværende situation vælger ca. en tredjedel af cyklisterne således andre veje, særligt Vendersgade, der sammen med Nørregade, giver en direkte forbindelse til Middelalderbyen.

Som en del af cykelpakke III er et projekt med ombygning af Søtorvs-krydset blevet udsat. Denne ombygning forventes at inkludere en cykelsti mellem Søtorvet og Vendersgade, så det bliver muligt at cykel direkte og lovligt fra Dronning Louises Bro til Vendersgade.



To forskellige cykelforbindelser mellem Indre By og Nørrebro

Trafikal vurdering af midlertidig udvidelse

En midlertidig udvidelse af cykelstien i Frederiksborggade efter søgaderne kan af hensyn til trafikafviklingen kun ske ved at nedlægge eller flytte det eksisterende busstoppested.

En flytning af busstoppestedet i retningen væk fra krydset vurderes ikke relevant, da der så kun vil være ca. 150 meter til det næste busstoppested, der ligger efter Farimagsgade. En nedlæggelse af stoppestedet vurderes umiddelbart muligt, da det ikke er et omstigningsstoppested. Ændringen skal dog aftales nærmere med Movia.

En midlertidig udvidelse af cykelstien kan etableres ved at påsætte en midlertidig kantsten og fylde ud med asfalt - som det tidligere er gjort på Nørrebrogade, men afvandingen skal sikres.



Frederiksborggade øst for Søtorvet. I retning mod byen kan der på de første ca. 30 m. frem til træerne optegnes en 3 m bred cykelsti, der langsom indskrænkes tildén eksisterende ca. 2,5 m brede sti.

Trafikal vurdering af en permanent udvidelse

En permanent udvidelse af cykelstierne på hele Frederiksborggade er muligt ved, at omprofilere hele gaden dvs. ændre på bredden af de eksisterende elementer.

På Frederiksborggade på strækningen mellem Søgade og Farimagsgade er i dag følgende tværprofil: (2 *) fortov 3.7 m, cykelsti 2.0 m, rabat med træer 1.4 m, parkeringsspor 2.0 og kørebane 3.25 m i alt 25.0 meter.

Et forslag til omprofilering for at skabe bredere cykelstier er at nedlægge rabatten og placere træerne i p-banen, som ses i mange andre gader. Denne løsning nedlægger selvfølgelig et antal P-pladser afhængig af, hvor mange træer, der ønskes. Det vurderes umiddelbart at være nødvendigt at flytte træerne fra den nuværende placering.

Der er i dag registreret 23 P-pladser i grøn zone og to invalidepladser. Et ordentligt plantehul fylder ca. en P-plads. Der er i dag 10 træer mellem søgaderne og Nansensgade - ingen mellem Nansensgade og Farimagsgade. Derudover kan der være tale om anden udnyttelse af rabatten - fx som cykelparkering.

På strækningen mellem Farimagsgade og Nørre Voldgade er tværprofilet stadig ca. 25 meter mellem facaderne, men bredden på de enkelte elementer varierer en del. Der er registreret 8 P-pladser i grøn zone og 10 træer på strækningen. Det vurderes igen muligt at øge bredden på cykelstierne, men igen vil det kræve en kostbar omprofilering.

I retning mod byen ligger der (foruden det efter søgaderne) busstoppesteder efter Farimagsgade og før Nørre Voldgade. Begge steder er der en busperron til ind- og udstigende passagerer ca. 1,5 meter bred. Disse busperroner vurderes at skulle nedlægges ved en udvidelse af cykelstien. I retning fra byen ligger der et stoppested både før og efter Farimagsgade - begge steder med en busperron, der igen vurderes at skulle nedlægges, hvis cykelstien ønskes udvidet.

Det foreslås, at en nærmere projektudvikling og anlægsoverslag for bredere cykelstier i Frederiksborggade medtages i det videre arbejde. I august 2009 skal Teknik- og Miljøudvalget præsenteres for det endelige forslag til den permanente løsning på Nørrebrogade som grundlag for budgetforhandlingerne for 2010. Det foreslås, at anlægsoverslaget for Frederiksborggade medtages her.