



Til Teknik- og Miljøudvalget

18-05-2010

Vurdering af bemærkninger fra Nørrebro Lokaludvalg, Dansk Cyklist Forbund, Miljøpunkt Nørrebro og MOVIA til trafikforsøget på den ydre del af Nørrebrogade

Sagsnr.
2010-71689

Dokumentnr.
2010-333270

Sagsbehandler
Klaus Grimar

BR vedtog den 8. oktober 2010 et projektforslag for Nørrebrogade første etape (strækningen fra Søtorvet til Runddelen) som baggrund for et endeligt anlægsprojekt. Samtidig besluttede BR at busslusen ved Nørrebrohallen åbnes for biltrafik, samt at forbuddet mod ligeudkørsel på Nørrebrogade hen over Nørrebros Runddel genindføres i lighed med trafikforsøgets 1. fase og evalueres. Evalueringen skulle fremlægges TMU forud for en beslutning om Nørrebrogades etape 2 (strækningen fra Nørrebros Runddel til Aksels Larsens Plads)

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget bemærkninger til trafikforsøget på den ydre del af Nørrebrogade fra:

- Nørrebro Lokaludvalg
- Miljøpunkt Nørrebro
- Dansk Cyklist Forbund
- MOVIA

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.

Bemærkninger fra MOVIA er desuden indarbejdet i COWIs rapport ”Evaluering af trafikforsøgets trafikale konsekvenser 2010”, rapporten er vedlagt denne indstilling som bilag.

Bemærkningerne i hovedpunkter

Nørrebro Lokaludvalg

Ophævelse af forbuddet mod ligeudkørsel ved Runddelen snarest mulig, da det obstruerer samfærsel mellem indre og ydre Nørrebro og skaber øget trafik i sidegaderne.

Anerkender at yderste busgade er besluttet nedlagt da placeringen ikke var optimal, holdningen er at den rigtige mulighed for at hindre gennemkørende trafik er at den ledes uden om Nørrebrogade ved Tuborgvej eller Lygten

Ønsker et samarbejde med forvaltning om gennemførelse af den samlede helhedsplan for hele Nørrebrogade.

Center for Trafik

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

Telefon
3366 3332

Telefax
3366 7131

E-mail
klagri@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Støtte til igangsætning af anlægsprojektet for den indre del af Nørrebrogade, med fokus på brede fortove og cykelstier

Nørrebro Lokaludvalg forholder sig i sine bemærkninger til ønsker til ”Fremtidens Nørrebrogade”. Disse bemærkninger er en genfremsendelse og er senest blevet behandlet på BR den 8. oktober 2009. Lokaludvalget fremhæver de vigtigste bemærkninger som:

Busperron ved Sjællandsgade forkortes og der etableres læssezoner

Fodgænger- og cykelforbindelse fra Assistents Kirkegården til Sjællandsgade ved flytning af busstoppested og hævet flade.

Miljøpunkt Nørrebro

Der er kommet væsentlig flere biler på den ydre del af Nørrebrogade, med det resultat at der er kommet større forurening af CO₂, NO_x, støj mm. i modstrid med Klimaplan for Københavns kommune

MOVIA

Der kan ikke konstateres en signifikant ændring i antal stop eller bruttorejsehastighed for såvel 5A og 350S

Busserne hastighed er kun blevet marginalt højere som følge af at to stoppesteder er lagt sammen, MOVIA ønsker en optimering af signalerne

Dansk Cyklist Forbund

Den 3. etape af trafikforsøget var unødvendig og har betydet øget forvirring om trafikafviklingen

Forbud mod ligeudkørsel ved Runddelen er sikkerhedsmæssig betænkelig og giver dårlig adfærd og trafik afviklingsmæssige problemer

Peger på at modellen fra trafikforsøgets etape 2 er den optimale (Busgade, kun for busser og cykler og en åben Runddel)

Midterstøttepunkter på yderste del af Nørrebrogade skal bibeholdes

Bemærkninger fra Lokaludvalget, DCF, MOVIA og Miljøpunkt Nørrebro er vedlagt slutningen af dette notat.

Forvaltningens vurdering af bemærkningerne

Nørrebro Lokaludvalg	
Hovedprioriteringer og generelle ønsker	Vurdering
<p>Opfordring til at forbuddet mod ligeudkørsel ved Nørrebros Runddel ophæves snarest mulig da det obstruerer samfærdsel mellem indre og ydre Nørrebro og skaber øget trafik i sidegaderne.</p> <p>Hindre den gennemkørende trafik ad Nørrebrogade ved venstresving ved Tuborgvej eller Lygten</p>	<p>Forbud mod ligeudkørsel over Runddelen, blev indført som en konsekvens af BR-beslutning om at afprøve konsekvenserne ved at tillade gennemkørsel af den yderste busgade ved Aksels Larsens Plads.</p> <p>Forvaltningen vil anbefale at der udarbejdes en vurdering af de trafikale konsekvenser. bl.a. belyser konsekvenserne ved at lede den gennemkørende trafikken uden om Nørrebro ved Lygten, mhp genindførsel af ligeudkørsel over Runddelen og gennemførsel af helhedsplanen for den yderste del af Nørrebrogade</p> <p><i>På kort sigt anbefaler forvaltningen, at trafikforsøget afsluttes og at Runddelen åbnes for ligeudkørende trafik frem mod etableringen af et permanent projekt og der som konsekvens heraf kun tillades busser og cykler at køre igennem busgaden ved Aksels Larsens Plads.</i></p>
<p>Samarbejde om gennemførsel af den samlede helhedsplan for Nørrebrogade, samt tidsplan</p>	<p>Forvaltningen anbefaler at samarbejdet om udarbejdelse af vurderingen for ydre Nørrebro og gennemførsel af helhedsplanen, fortsættes med Lokaludvalget i regi af følgegruppen for Nørrebrogadeforsøget</p>
Nørrebro Lokaludvalg (Genfremsatte bemærkninger)	
Hovedprioriteringer og generelle ønsker.	Vurdering

<p>Grønne og bedre byrum langs Nørrebrogade. Pladdannelser der kan invitere til ophold og sammenknytte bydelen. Indretning af byrum med plads til oplevelser (åbne opholdsrum og klatreskulpturer.</p>	<p>I projektforslaget for etape 1 lægges der op til, at at pladdannelserne 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</p>
<p>Styrkelse af det lokale handelsliv til fremme af et bæredygtig og alsidigt handelsliv</p>	<p>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.</p>
<p>Fastholde Nørrebrogade som et snoet vejforløb med kun en vognbane i hver retning. Reduktion af biltrafikken, specielt pendlertrafikken</p>	<p>Dette er indarbejdet i projektforslaget.</p>
<p>Bredere cykelsti og fortove</p>	<p>Dette er indarbejdet i projektforslaget.</p>
<p>Fodgængerstrategi og tilgængelighed for alle</p>	<p>Dette er indarbejdet i projektet</p>
<p>Ønsker til konkrete steder:</p>	
<p>Etablering af venstresving ved Frederikssundsvej/Lygten og etablering af bussluse i Mimergade (nord for Hamletsgade)</p>	<p>Forvaltningen vil anbefale at der udarbejdes en vurdering af de trafikale konsekvenser. bl.a. belyser konsekvenserne ved at lede den gennemkørende trafikken uden om Nørrebro ved Lygten, mhp genindførsel af ligeudkørsel over Runddelen og gennemførsel af helhedsplanen for den yderste del af Nørrebrogade Muligheden for at etablerer</p>

	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.	Forvaltningen vil anbefale at der udarbejdes en vurdering af de trafikale konsekvenser. bl.a. belyser konsekvenserne ved at lede den gennemkørende trafikken uden om Nørrebro ved Lygten, mhp genindførelse af ligeudkørsel over Runddelen og gennemførelse af helhedsplanen for den yderste del af Nørrebrogade. Forholdet for området ud fra Nørrebrohallen vil blive undersøgt nærmere i en evt. kommende etape.
T-krydset Hillerødgade/Nørrebrogade indrettes så der tages hensyn til gående og cyklister. Lysregulering i krydset Nørrebrogade/Skodsborggade/Ægirsgade	Forholdet vil blive undersøgt nærmere i en evt. kommende etape.
Pladdannelse ved Sankt Stefans Kirke, med hævelse af Nørrebrogade til fortovs niveau og hastighedsreduktion til 30 km/t. Mulighed for venstresving til Gormsgade	Forholdet vil blive undersøgt i en evt. kommende etape af Nørrebrogade.
Genetablering af parkarealet på Assistents Kirkegården når metrobyggeriet er færdig Nedgange til metroen fra alle hjørner af Runddelen	Disse forhold er ikke indeholdt i Helhedsplanen for Nørrebrogade og bliver ikke behandlet i dette projekt.

<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 Kwickly (Nørrebrogade 157-159)</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 Kwickly 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 kan ikke indsnævres på grund af en udposning på kirkegårdsmuren.</p> <p>I projektet flyttes stoppestedet til den modsatte side af Sjællandsgade og stoppestedet udformes uden perron. 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</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</p>

<p>30 km/t</p> <p>Busstoppested foran porten flyttes</p>	<p>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>Forvaltningen har vurderet at der på kort sigt ikke bør foretages ændringer i krydset. Projektforslaget er godkendt uden ombygninger af krydset.</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>Blågårdsgade er etableret med hævet falde, derfor har krydsene trafik fra Baggesensgade allerede ubetinget vigepligt.</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>
<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.</p>	<p>Nørrebrogade indgik i budgetforhandlingerne i efteråret 2009 . Her blev der afsat 36 mio. kr. til gennemførelse af en 1 etape.</p> <p>I forbindelse med detailprojekteringen og udbud af anlægsarbejderne laves en plan for gennemførelsen af anlægsprojektet.</p>
<p>Miljøpunkt Nørrebro</p>	
<p>Der er kommet væsentlig flere biler på den ydre del af Nørrebrogade, med det resultat at der er kommet større forurening af CO₂, NO_x , støj mm . i modstrid med Klimaplan for Københavns kommune</p>	<p>Forvaltningen vil anbefale at der udarbejdes en vurdering af de trafikale konsekvenser. bl.a. belyser konsekvenserne ved at lede den gennemkørende trafikken uden om Nørrebro ved</p>
<p>Der er kommet væsentlig flere biler på Dr. Louises Bro, fordi der er åbnet for</p>	<p>Lygten, mhp genindførelse af</p>

den gennemkørende trafik på Nørre Alle. Med det resultat at der er kommet større forurening af CO2, NOx , støj mm . i modstrid med Klimaplan for Københavns kommune	ligeudkørsel over Runddelen og gennemførsel af helhedsplanen for den yderste del af Nørrebrogade
Der mangler stadig en bussluse i Stengade, til at forhindre den Gennemkørende trafik, til glæde for beboerne i nærområdet.	Forvaltningen overvejer løsninger der sikre driften af busslusen
MOVIA	
Generelle bemærkninger	
De manglende forbedringer af bussernes fremkommelighed skyldes, at der endnu ikke har gennemført en optimering af signalerne på hele strækningen mellem Nørrebro st og Søerne. Der er således et uudnyttet potentiale for at gøre busdriften mere attraktiv.	Det er besluttet på ØU den 4. maj 2010, at der bør søges løsninger, der sikre driftsbesparelse. Herunder at tilstræbe samordning af trafiksignalerne for at forbedre bussernes fremkommelighed.
Dansk Cyklist Forbund	
Generelle bemærkninger	
Trafikforholdene på og omkring Nørrebros Runddel har desværre været temmelig kaotiske under forsøgets 3. etape. Specielt har kapaciteten til venstresvingende biltrafik fra Nørrebrogade til Jagtvej mod nord været alt for lille.	Forvaltningen vil anbefale at der udarbejdes en vurdering af de trafikale konsekvenser. bl.a. belyser konsekvenserne ved at lede den gennemkørende trafikken uden om Nørrebro ved Lygten, mhp genindførsel af ligeudkørsel over Runddelen og gennemførsel af helhedsplanen for den yderste del af Nørrebrogade
den endelige løsning i princippet skal se ud som etape 2; d.v.s. forbud mod gennemkørsel ved Aksel Larsens Plads; påbudt venstresving ad Hillerødgade og fri gennemkørsel ved Runddelen	

Bemærkninger fra

- Nørrebro Lokaludvalg
- Miljøpunkt Nørrebro
- Dansk Cyklist Forbund
- MOVIA

Indstilling til evaluering af 3. Forsøgsperiode fra Nørrebro Lokaludvalg

Telefon
26770582
E-mail
BC50@okf.kk.dk

Nørrebro Lokaludvalg har tidligere (til Trafik og Miljøudvalgets møde d. 19.8. 2009) fremsendt en præcis og omfattende indstilling til udviklingen af Nørrebrogade, der senere blev vedtaget af Trafik og Miljøudvalget som ”Helhedsplan for Nørrebrogade. Denne indstilling genfremsendes hermed som indstilling til evalueringen af 3. Forsøgsperiode fra Nørrebro Lokaludvalg (Bilag 1).

Som bekendt blev der ved budgetforhandlingerne for budget 2010 kun fundet penge til en delvis finansiering af Helhedsplanen for 2010 og 2011, der var således kun midler til at gennemføre den del af helhedsplanen der vedrører strækningen fra Dronning Louises Bro til Nørrebros Runddel. I Forhold til denne strækning er der således også forhold ønsket af Nørrebro Lokaludvalg og Borgerne på Nørrebro, det ikke har været muligt at realisere. Derfor fastholdes følgende som en del af evalueringen af Helhedsplan for Nørrebrogade:

I Center for Trafiks vurdering af Nørrebro Lokaludvalgs indstillinger blev mange af Lokaludvalgets forslag henvist til senere med bemærkning om at, at forslaget ikke er indeholdt i 1. Etape og derfor vil forholdet blive undersøgt i en kommende etape af Nørrebrogade (Se bilag 2)

Det er udvalgets opfattelse, at disse forhold nu skal medtænkes i den kommende 2. Etape og Nørrebro Lokaludvalg forventer en behandling af forslagene.

Lokaludvalget støtter altså som udgangspunkt forvaltningens forslag til udformningen af strækningen fra Dronning Louises Bro til Nørrebros Runddel. Lokaludvalget ser blandt andet frem til at arbejdet med udvidelsen af cykelstier og fortove igangsættes snarest muligt. Udvalget støtter de bedre forhold det skaber for de mange fodgængere og cyklister, der dagligt benytter Nørrebrogade.

18-05-2010

Sagsnr.

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Dokumentnr.
2010-333270

Lokaludvalget mener dog, at udvalgets forslag 7 og 8 om flexzone modsat kirkegårdsmuren og fodgænger-cykelforbindelse fra Sjællandsgade burde være tænkt ind på strækningen (Bilag 1). Lokaludvalget vil opfordre Teknik og Miljøudvalget til at overveje det alligevel, da det er et stort ønske for handelslivet på Nørrebro, der har været meget prøvet de sidste år med trafikforsøgene. Under alle omstændigheder vil Lokaludvalget fremfører disse forslag i forbindelse med den senere udvikling af Helhedsplanen for Nørrebrogade.

Hvad angår forbuddet mod ligeudkørsel ved Nørrebros Runddel vil Lokaludvalget kraftigt opfordre til, at dette ophæves snarest muligt. Teknik og Miljøforvaltningen anbefalede selv d. 7/5 2009, at dette forbud blev ophævet, da det ville lette forståelsen for, hvordan man kan komme rundt i området. Det er Nørrebro Lokaludvalgs opfattelse, at samfærdslen mellem indre og ydre Nørrebro obstrueres med dette forbud og medfører unødigt øget omvejskørsel og dermed øget trafik i sidegaderne til Nørrebrogade til gene for Nørrebros borgere. Som nævnt var dette konklusionen allerede i forbindelse med det gennemførte trafikforsøg i efteråret 2008! Evalueringen har intet nyt bibragt til denne opfattelse.

Nørrebro Lokaludvalg er ikke enig i, men anerkender at Borgerrepræsentationen har besluttet at nedlægge busslusen ved Nørrebrohallen, men vil benytte lejligheden til at præcisere, at årsagen til anerkendelsen er at denne placering ikke var hensigtsmæssig og dermed fastholde Lokaludvalgets opfattelse, at den bedste mulighed for at hindre gennemkørende biltrafik ad Nørrebrogade er, at den ledes uden om Nørrebro allerede ved Tuborgvej eller allersenenest ved, at der etableres venstresving fra Frederikssundsvej ad Lygten, således at pendlertrafikken kan ledes ad Lygten, Tagensvej (evt. Rovsinggade) i stedet for Hamletsgade/Haraldsgade/Tagensvej. Nørrebro Lokaludvalg fastholder således en etablering af bussluse ved Mimersgade (nord for Hamletsgade), som anført i Trafik- og byrumsplanen for Mimersgadekvarteret. (Vedtaget af TMU d. 20. juni 2007).

Nørrebro Lokaludvalg forventer på baggrund af den nu afsluttede evaluering, at Teknik & Miljøudvalget (ved forvaltningen) sikrer at der etableres et samarbejde om gennemførelse af den samlede Helhedsplan for Nørrebrogade samt sikrer en tidsplan for gennemførelsen heraf.

Venlig hilsen
Nørrebro Lokaludvalg

Kim Christensen

BILAG 1
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 pladسدannelser. 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. Outputet 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 fortove 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 fortove 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 fortove 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 Mimergade er at den ledes uden om Nørrebro allerede ved Tuborgvej eller allersenest 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 Mimergade (nord for Hamletsgade), som anført i Trafik- og byrumsplanen for Mimergadekvarteret. (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 Mimergade.

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 Følmer 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 pålæsningszone 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 Baggensgade skal de hastighedsdæmpende foranstaltninger opretholdes og der laves "hajtænder" i Baggensgade 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 Søtorvet. 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. Byinventar

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

BILAG 2

Bemærkninger fra Miljøpunkt Nørrebro

Af den 18. maj 2010

Emne	bemærkninger
Overordnende principielle bemærkninger. (kan uddybes af de enkle følgegruppe deltagere i brev, der vedlægges indstilling, frist den 10. maj 2010)	
Konsekvenser af gennemkørsel af den yderste busgade i:	
Nørrebrogade/yderste del	Der er kommet væsentlig flere biler på den ydre del af Nørrebrogade, med det resultat at der er kommet større forurening af CO ₂ , NO _x , støj mm . i modstrid med Klimaplan for Københavns kommune
Mimersgade/kvarteret	
Hamletsgade	
Esrumsgade	
Hillerødgade	
Stefansgade	
Evt.	
Virkning af midterstøttepunkter	
Konsekvenser af ligeudkørsels forbud ved Runddelen i:	
Krydset	
Jagtvej	
Nørrebrogade/inderste del	Har forbedret forholdene på den indre del af Nørrebrogade, med det resultat at der er kommet Mindre forurening af CO ₂ , NO _x , støj mm . i overensstemmelse

	med Klimaplan for Københavns kommune
Prinsesse Charlottes Gade	
Møllegade	
Guldbergsgade	
Stengade	Der mangler stadig en bussluse, til at forhindre den Gennemkørende trafik, til glæde for beboerne i nærområdet.
Baggensengade	
Dr. Louises Bro	Der er kommet væsentlig flere biler på den del af Nørrebrogade, fordi der er åbnet for den gennemkørende trafik på Nørre Alle. Med det resultat at der er kommet større forurening af CO2, NOx , støj mm . i modstrid med Klimaplan for Københavns kommune
Evt.	Der kommer en rapport fra Miljøpunkt Nørrebro, Det er blevet sundere at bo på Nørrebrogade, bliver offentliggjort i dag Tirsdag d. 11 Maj.

Bemærkninger fra Dansk Cyklist Forbund

Af den 11. maj 2010

Cyklistforbundet har fra første dag støttet forsøget på Nørrebrogade, men vi må desværre konstatere, at det langstrakte forløb har medvirket til, at det har haft svært ved at vinde fodfæste og forankring såvel lokalt på Nørrebro som hos de trafikantgrupper, der angiveligt skulle have fordel af forsøget - også cyklisterne. Omvendt anerkender Cyklistforbundet, at det har været nødvendigt at afprøve forskellige muligheder inden den endelige løsning vælges. Derfor har de to første etaper været nødvendige. Det samme kan dog ikke siges om den tredje etape. Forbud mod ligeudkørsel ved Runddelen har tidligere været afprøvet, mens tilladelsen til at gennemkøre busgaden ved Aksel Larsens Plads kun har medvirket til at forvirre begreberne yderligere og - ikke uventet - medvirket til en markant forøgelse af bilmængden på den yderste del af Nørrebrogade.

Trafikforholdene på og omkring Nørrebros Runddel har desværre været temmelig kaotiske under forsøgets 3. etape. Specielt har kapaciteten til venstresvingende

biltrafik fra Nørrebrogade til Jagtvej mod nord været alt, alt for lille. Dette har resulteret i hasarderet kørsel fra utålmodige bilister, og det har kunnet konstateres, at nogle af disse har valgt at fortsætte ligeud trods forbudet. Cyklistforbundet har ved selvsyn bemærket, at enkelte af disse ikke bare har benyttet busbanen (nogle gange endda fra dennes begyndelse langt fra selve krydset!), nogle har endda benyttet cykelstien for at kunne forbi køre den lange kø af venstresvingende biler. Løsninger med så store risici for cyklisterne liv og færlighed kan Cyklistforbundet naturligvis ikke bifalde. Om der ydermere også har kunnet registreres en uheldig følgevirkning i form af øget biltrafik i de små gader i Runddelens umiddelbare nærhed – sådan som der kunne i en tidligere forsøgsperiode – har Cyklistforbundet ikke haft mulighed for at registrere.

Alt i alt er det derfor Cyklistforbundets opfattelse, at den endelige løsning i princippet skal se ud som etape 2; d.v.s. forbud mod gennemkørsel ved Aksel Larsens Plads; påbudt venstresving ad Hillerødgade og fri gennemkørsel ved Runddelen. De i etape 3 etablerede midterstøttepunkter må meget gerne bibeholdes. Ved valg af den endelige løsning skal forskellige venstresvingsforbud og indkørselsforbud ved sideveje på strækningen mellem Runddelen og Aksel Larsens Plads endvidere nøje overvejes.

Venlig hilsen

Erik Hjulmand
Formand for Dansk Cyklist Forbund, Københavnsafdelingen

Emne	bemærkninger
Overordnende principielle bemærkninger. (kan uddybes af de enkle følgegruppe deltagere i brev, der vedlægges indstilling, frist den 10. maj 2010)	Gennemførelse af en etape 3 har efter Cyklistforbundets opfattelse givet indtryk af en slingrekurs; en ubeslutsomhed, som beklageligvis har medvirket til en mangelfuld forankring af forsøget såvel lokalt som blandt cyklisterne.
Konsekvenser af gennemkørsel af den yderste busgade i:	
Nørrebrogade/yderste del	Opleves som en markant forøgelse af trafikintensiteten på den yderste del (omend ikke på niveau med før forsøgets start)
Mimersgade/kvarteret	Ingen bem.
Hamletsgade	Ingen bem.
Esrumsgade	Ingen bem.
Hillerødgade	Ingen bem.
Stefansgade	Ingen bem.
Evt.	

Virkning af midterstøttepunkter	Medvirker til at dæmpe hastigheden for motorkøretøjerne
Konsekvenser af ligeudkørsels forbud ved Runddelen i:	
Krydset	Meget mere trafik, meget mere stress i gadebilledet (se uddybende kommentarer)
Jagtvej	"De sædvanlige kapacitetsproblemer" for den motoriserede trafik
Nørrebrogade/inderste del	Synes ikke umiddelbart at være mærkbare ændringer som følge af igangsættelsen af etape 3
Prinsesse Charlottes Gade	Ingen bem.
Møllegade	Ingen bem.
Guldbergsgade	Ingen bem.
Stengade	Synes ikke umiddelbart at være mærkbare ændringer som følge af igangsættelsen af etape 3
Baggensensgade	Synes ikke umiddelbart at være mærkbare ændringer som følge af igangsættelsen af etape 3
Dr. Louises Bro	Synes ikke umiddelbart at være mærkbare ændringer som følge af igangsættelsen af etape 3
Evt.	