



## **G12. Elmegade – Bedre fremkommelighed og byrum for cykling og gang**

7. april 2014

Sagsbehandler  
Klaus Grimar



*Visualisering af Elmegade efter omlægning*

### **Eksekveringsparat?**

|  | <b>JA<br/>/NEJ</b> |
|--|--------------------|
| <b>Udvalgsbehandlet (TMU)</b>                            | <b>Nej</b>         |
| <b>Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling</b> | <b>Nej</b>         |

### **Baggrund**

Elmegade blev i 2009, som følge af Nørrebrogade-projektet, omlagt som et midlertidigt trafikforsøg. Dette trafikforsøg indeholder en ensrettet vej med modstrømscykelbane og med bredere fortove samt flytning af A-bus til Fælledvej. Efter omlægningen er Elmegades potentiale som handels- og cafégade blevet styrket, og gaden fremstår i dag med et mangfoldigt byliv. Elmegade har samtidig udviklet sig til en vigtig forbindelse mellem den renoverede Nørrebrogade og Sankt Hans Torv, hvor fodgængere og cykler er prioriteret.

Den 20. juni 2011 vedtog Teknik- og Miljøudvalget en helhedsplan og et projektforslag for Elmegade. Formålet med det vedtagne projektforslag er at fremme muligheden for et rigt byliv og sikkerheden for cyklister.

### **Indhold**

Trafikforsøget på Elmegade har været opstillet siden 2009 i en midlertidig forsøgsudformning, der ikke lever op til Københavns Kommunes almindelige standarder for anlægsprojekter. En status quo vil bibeholde en efter Københavns Kommunes vurdering ikke trafiksikker og trafikal holdbar løsning.

Såfremt der ikke træffes en beslutning om en permanent trafikal fredeligørelse af Elmegade, må der påregnes ekstra udgifter til vedligehold eller fjernelse af det midlertidige trafikforsøg tilbage til gadens oprindelige udformning

En nedtagning af trafikforsøget i Elmegade vil samtidig medføre en øget biltrafik i begge retninger. Dette vil have særlige sikkerhedsmæssige konsekvenser for cykeltrafikken på Nørrebrogade, da der er risiko for sammenstød med venstresvingende biler ind på Elmegade.

En permanent omlægning af Elmegade vil til gengæld styrke gadens potentiale som en tryk handelsgade med et godt byliv, ligesom omlægningen vil sikre bedre fremkommelighed for bløde trafikanter. Trafikforsøget har samtidig vist, at den planlagte omlægning har de ønskede effekter.

I projektforslaget arbejdes der med en klar og tydelig adskillelse mellem den kørende og gående trafik. Gadeforløbet inddrages overordnet i to zoner. En kørezone med en vejbane og en modstrømscykelbane, hvor trafikken afvikles på cyklisternes betingelser, samt en gang- og flexzone langs facaderne. Kørezonen bugter sig gennem gadeforløbet og skaber på den måde gang- og flexzoner af forskellig bredde. Hvor zonerne er bredest, er der mulighed for udeservering, udstilling af varer, ophold, cykelparkering m.v. Vejbanens snoede forløb virker samtidig hastighedsdæmpende på den gennemkørende cykel- og biltrafik.

I ”knæpunkterne”, hvor de to sidegader Birkegade og Egegade møder Elmegade, opstår to pladser. Her er plads til både ophold og aktivitet i solen. Pladserne markeres ved, at der plantes et stort robinietræ på hver, ligesom pladserne understreges med en særlig belysning.

Gennemførelse af projektforslaget for Elmegade, som er behandlet i Teknik- og Miljøudvalget, vil medføre, at der er behov for at nedlægge ni parkeringspladser i blå zone. En parkeringsredegørelse, som redegør for løsning og konsekvenser, vil indgå i indstillingen om frigivelse af anlægsmidler.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at projektforslagets trafikale principper fastholdes, men at der gennemføres en kort borgerinddragelse om forslagens byrumsmæssige udformning, inden forslaget fremlægges til endelig politisk godkendelse og efterfølgende etablering. Dette vil betyde en lidt længere eksekveringstid.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

En omlægning af Elmegade vil styrke gadens potentiale som en tryk handelsgade med et godt byliv, ligesom omlægningen vil sikre bedre fremkommelighed for bløde trafikanter.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| <b>(Del)aktivitet</b>                  | <b>Afledt effekt</b>                       |
|--|--|
| Bredere fortove og adskilte cykelstier | Øget trafiksikkerhed for bløde trafikanter |
| Mere cykelparkering og byrum           | Mere fremkommelighed og plads til byliv    |
| Beskæftigelseseffekt (10,05 mio. kr.)  | 12,1 årsværk                               |

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgift på 10,05 mio. kr. til bredere fortove, nye cykelstier, flere træer, bedre belysning og opstilling af flere cykelstativer., inklusiv anlæg af ni erstatningsparkeringspladser. Endvidere skal der som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter fra 2016 og

frem, da vejens udformning ændres så meget, at renhold og vedligeholdelse bliver dyrere. Projektet indeholder

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

| <i>(1.000 kr. – 2015 p/1)</i>        | 2014 | 2015         | 2016         | 2017       | 2018       | I alt         | *             |
|--------------------------------------|------|--------------|--------------|------------|------------|---------------|---------------|
| <i>Anlæg</i>                         |      |              |              |            |            |               |               |
| - Projektering                       |      | 1.000        |              |            |            |               | 1.000*        |
| - Udførelse                          |      |              | 8.600        |            |            |               |               |
| - Etablering af 9 erstatningspladser |      |              | 450          |            |            |               |               |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b>          |      | <b>1.000</b> | <b>9.050</b> |            |            | <b>10.050</b> | <b>1.000*</b> |
| <i>Afledte serviceudgifter</i>       |      |              |              |            |            |               |               |
| - Vedligehold og drift               |      |              | 50           | 100        | 100        | 250           |               |
| <b>Afledte serviceudgifter i alt</b> |      |              | <b>50</b>    | <b>100</b> | <b>100</b> | <b>250</b>    |               |

Tabel 3. Tidsangivelse

| Tidsangivelse                      | Måned og år  |
|------------------------------------|--------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Ultimo 2015  |
| Anlægsprojektet forventes igangsat | Marts 2016   |
| Forventet ibrugtagningstidspunkt   | Oktober 2016 |

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Der vurderes på nuværende tidspunkt ikke at være væsentlige økonomiske eller tidsmæssige risici forbundet med projektet, da der allerede er udarbejdet en helhedsplan og et projektforslag for Elmegade. Det er tre år siden, at helhedsplan og projektforslag blev godkendt i Teknik og Miljøudvalget. Derfor anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at borgerinddragelsen gentages med henblik på at inddrage nye erfaringer og holdninger til trafikforsøget.

### Tidligere afsatte midler

På baggrund af lokale ønsker blev det på mødet i Borgerrepræsentationen den 20. maj 2010 besluttet at afsætte 1,5 mio. kr. til udvikling af en helhedsplan for Elmegade. Helhedsplan og projektforslag for Elmegade blev vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2011.

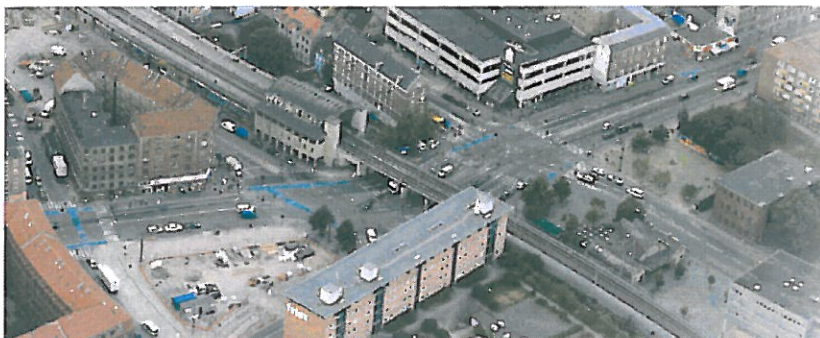
Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

| <i>(1.000 kr. – løbende p/1)</i> | 2010         | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------------------------|--------------|------|------|------|------|------|------|
| BR 20.05.2010                    | 1.500        |      |      |      |      |      |      |
| <b>Afsatte midler i alt</b>      | <b>1.500</b> |      |      |      |      |      |      |
| <i>Heraf forbrugt</i>            | <i>1.500</i> |      |      |      |      |      |      |





## G17. Arkitektkonkurrence for Nørrebro Stationsområde



24. april 2014

Sagsbehandler  
Sanne Maj Andersen

### Eksekveringsparat?

|   | JA / NEJ |
|---|----------|
| Udvalgsbehandlet (TMU)                            | Nej      |
| Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling | Nej      |

### Baggrund

I området ved Nørrebro Station er der gang i en række trafik- og byggeprojekter. Anlægget af en metrostation betyder, at området med åbningen af Metro Cityringen forventes at blive det tredje største trafikknudepunkt i Danmark.

Byrummene på de kommunale arealer omkring Nørrebro Station henligger imidlertid nedslidte og uden en sammenhængende plan. Borgerrepræsentationen vedtog i 2013 at standse salget af "Skodagrunden" med henblik på at lade den indgå i en samlet plan for området omkring Nørrebro Station.

### Indhold

Der er behov for at få belyst mulighederne for byrummene ved Nørrebro Station inden bl.a. metrostationen står færdig og der udarbejdes planforslag for evt. byggeprojekter i området. Det indebærer at få mulighederne konkretiseret i en sammenhængende byrumsplan, samt at få udarbejdet egentlige løsninger for de enkelte byrum. I tråd med lokalområdets ønsker er der også behov for bred dialog om stationsområdet.

Det foreslås, at der gennemføres en arkitektkonkurrence i en åben dialogproces. Det vil kunne opfylde behovene og sikre, at målsætninger og forudsætninger bearbejdes til konkrete forslag til byrummenes fremtidige udformning, anvendelse og detaljerede trafikløsninger. Herudover kan en konkurrence give overblik over tidshorisont for, og koordination af, anlægsprojekterne samt beskrive de forventede anlægsomkostninger for de enkelte byrum, forbindelser m.v.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Arkitektkonkurrencen er overordnet set første skridt på vej mod at følgende målsætninger kan indfries.

- Nørrebro og Nordvest bindes sammen og bylivet på langs og tværs af banen styrkes.
- Der skabes gode rammer for et varieret byliv og tryghed omkring Nørrebro Station.

- De nedslidte byrum omkring stationen udformes og renoveres i overensstemmelse med områdets egenart, det ønskede byliv samt de fremtidige trafikforhold.
- Der etableres gode skiftemuligheder mellem tog, bus og metro.
- Der etableres gode fodgænger og cykelforbindelser i området.

Konkurrencen skal være i overensstemmelse med målene i Metropol for Mennesker, Miljømetropolen og Arkitekturby København. Den skal tage afsæt i den generelle byudvikling i området, de allerede udførte byrums- og trafikanalyser for området samt i de mange igangværende projekter, herunder bl.a. Metroforplads, Nørrebrogade, Busgade ved Nørrebro Station og Frederikssundsvej.

Udarbejdelse af konkurrenceprogram og gennemførelsen af konkurrencen skal ske i en dialogproces med områdets borgere og interessenter. Dermed kan ønsker og idéer til bylivet og byrummene indgå som en del af materialet på et tidligt tidspunkt i processen, og der kan sikres en kontinuerlig dialog frem til udvælgelse af vinderforslag.

Vinderforslag for de enkelte byrum vil indgå som budgetønsker i de følgende års budgetforhandlinger. Hermed vil det være muligt at prioritere rækkefølgen af byrummenes fornyelse. Det vil derfor være muligt rettidigt at koordinere omlægning med bl.a. anlæg af busgaden og Metro Cityringen. For Skodagrunden kan vinderforslag herudover danne grundlag for et evt. udbud af grunden til salg samt en efterfølgende planproces.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

| (Del)aktivitet                       | Afledt effekt  |
|--------------------------------------|--|
| Konkurrence om byrum og forbindelser | Vil præcisere lokale mål for byliv, byrum og trafik og bidrager dermed til at lokal kvalificering af mål i Metropol for Mennesker, Miljømetropolen, Arkitekturby København |
| Beskæftigelseseffekt (2,5 mio. kr.)  | 3 årsværk  |

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

#### Bydele

Projektet vedrører Nørrebro og Bispebjerg.

#### Økonomi

De estimerede anlægsudgifter til gennemførelsen af arkitektkonkurrencen er 2,5 mio. kr.

Tabel 2. Anlægsudgifter

| (1.000 kr. – 2015 p/1)      | 2014 | 2015         | 2016         | 2017 | 2018 | I alt        | *             |
|-----------------------------|------|--------------|--------------|------|------|--------------|---------------|
| Anlæg                       |      |              |              |      |      |              |               |
| - Konkurrenceprogram        |      | 400          |              |      |      | 400          | 400*          |
| - Konkurrence               |      | 1.100        | 1.000        |      |      | 2.100        | 2.100*        |
| <b>Anlægsudgifter i alt</b> |      | <b>1.500</b> | <b>1.000</b> |      |      | <b>2.500</b> | <b>2.500*</b> |

Tabel 3. Tidsangivelse

| Tidsangivelse                      | Måned og år             |
|------------------------------------|-------------------------|
| Anlægsbevilling forventes givet    | Oktober 2014            |
| Udarbejdelse af konkurrenceprogram | Primo 2015 - Medio 2015 |
| Afholdelse af konkurrence          | Medio 2015 - Primo 2016 |
| Indstilling af vinderforslag       | Medio 2016              |

## Tekniske oplysninger

### Risikovurdering

Borger- og interessentdialog i programmerings- og konkurrencefase kan medføre oget tidsforbrug, hvilket kan medføre behov for yderligere delanalyser. Dette kan samtidig medføre behov for flere midler til udarbejdelse af konkurrenceprogram.

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.