23.9.2015

Trafikplan Indre Nørrebro

Grontmij GHB LANDSKABSARKITEKTER

Trafikplan Indre Nørrebro

Udarbejdet af Grontmij + GHB landskabsarkitekter for Områdefornyelsen Nørrebro, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

Version 1, September 2015

		Side
A	Resumé	III - IX
A.1	Ny trafikstruktur	
A.2	Ensretninger og spærringer	
A.3	Lavere hastigheder	
1	Forord	2
1.1	Mål og Visioner	3
1.2	Opgavens Indhold	3
1.3	Læsevejledning	3
2	Eksisterende Forhold	5 - 7
2.1	Kvarterets trafikstruktur	5
2.2	Byliv	5
2.3	Cyklisme	5
2.4	Sikre skoleveje	5
2.5	Parkering	5
2.6	Klimatilpasning	5
2.7	Ensretninger og hastigheder	5
2.8	Rantzausgade	7
2.9	Korsgade	7
2.10	Stengade	7
2.11	Griffenfeldsgade	7
2.12	Blågårds Plads	7
3	Byliv og Forbindelser	9 - 15
3.1	Opholdsrum	10 - 12
3.2	Forbindelser for Fodgængere og Cyklister	13 - 15

		Side
4	Forslag til Trafikstruktur	17 - 23
4.1	Ny trafikstruktur (anbefalet løsning)	18
4.2	Nuværende trafikstruktur	18
4.3	Hastighedsklassificering	19
4.4	Vejlukninger og ensretninger	19 - 23
5	Sikre Skoleveje	25 - 27
5.1	Hans Tavsens Gade	25
5.2	Fodgængerfelt ved Skyttegade og Blågårdsgade	25
4.3	Korsgade	25
6	Parkering	29 - 31
6.1	Nedlægelse af P-pladser	30
6.2	Flexible P-pladser	30
6.3	Nye parkeringsmuligheder	30
7	Klimatilpasning	33 - 35
7.1	Korsgade	34
7.2	Rantzausgade	35
8	Forslag til Stedspecifikke Reguleringer og Ombygninger	37 - 19
8.1	Rantzausgade	38 - 45
8.2	Korsgade	46 - 49
8.3	Stengade	51 - 62
8.4	Griffenfeldsgade	63 - 65
8.5	Blågårds Plads	66 - 67
8.6	Baggesensgade	69 - 71
8.7	Blågårds Skole	72 - 73

		Side
9	Bilag - Eksisterende Forhold	75 - 80
9.1	Kvarterets trafikstruktur	76
9.2	Byliv	76
9.3	Cyklisme	76
9.4	Sikre Skoleveje	77
9.5	Parkering	77
9.6	Klimatilpasning	77
9.7	Ensretninger og Hastigheder	78
9.8	Rantzausgade	78
9.9	Korsgade	78
9.10	Stengade	80
9.11	Griffenfeldsgade	80
9.12	Blågårds Plads	80

A. Resumé

Sammenfattet af Områdefornyelsen Nørrebro, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune

Resumé i 5 punkter

I forbindelse med beslutningen om, at gennemføre en områdefornyelse af Indre Nørrebro* blev det vedtaget, at der inden gennemførelsen af de fysiske projekter, der er skitseret i Kvarterplanen, skal udarbejdes en samlet trafikplan for hele kvarteret, der sikrer en hensigtsmæssig afvikling af trafikken internt i kvarteret og i forhold til tilstødende kvarterer.

Trafikplanen er udarbejdet af Områdefornyelsen i samarbejde med resten af forvaltningen, borgerne i området, politi, lokaludvalg m.v. og skal fremover guide områdets trafikale og byrumsmæssige udvikling.

Visionen med trafikplanen er at sikre at Indre Nørrebro er et foregangseksempel på hvordan et attraktivt og grønt kvarter forenes med storbyens trafik.

Med en helhedsorienteret trafikplan er kvarteret godt rustet til tage hul på en række presserende forbedringer omkring både trafik og byrum, ud fra en overordnet, guidende vision.

Trafikplanen er inddelt i to dele: for det første behandler den en række overlappende temaer som sikre skoleveje, bløde forbindelser, parkering, klimatilpasning med mere.

For det andet tackler den et par notorisk svære steder i kvarteret, nemlig Rantzausgade og Stengade, hvor trafiksikkerheden længe har haft brug for et løft.

Dette resumé opsamler i kort form trafikplanens største og væsentligste ændringer, deres baggrund og effekt.

For mere uddybende forklaringer på hvert enkelt tema og sted henvises til videre læsning i trafikplanens respektive kapitler.

** Indre Nørrebro betegner her den del af Indre Nørrebro der dækkes af områdefornyelsen Nørrebro: Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret.*

Det dækker et areal fra Åboulevarden til Nørrebrogade og fra søerne til Jagtvej, dog undtaget Assistens Kirkegård og arealet vest for den grønne cykelrute.

Grontmij GHB LANDSKABSARKITEKTER

1. Ny trafikstruktur

Trafikplanens hovedgreb er en nytænkning af trafikstrukturen og den opdeling i to selvstændige trafikenklaver, som siden 2000 har defineret kvarterets trafikale flow.

Opdelingen er sket ved hjælp af en række tværgående afspærring for biler i gader fra Assistens Kirkegård til Søerne, inkl. Stengade.

De to nuværende enklaver der ses i lokalområde 1 (syd for Nørrebrogade) har adgang fra hhv. Nørrebrogade og Åboulevard.

Afspærringen i Stengade har dog aldrig fungeret optimalt, og der passerer i mere end 3.000 biler igennem dagligt (2015 tælling).

Udfordringen med Stengades trafik har med en nytænkning af trafikstrukturen fået en ny forudsætning for omsider at falde på plads.

Trafikplanen foreslår at de to eksisterende trafikenklaver samles i én stor enklave, udelukkende med adgang fra Åboulevard.

Dermed kan de eksisterende afspærringer rykkes op til Nørrebrogade, så gennemkørende biltrafik ledes udenom kvarteret.

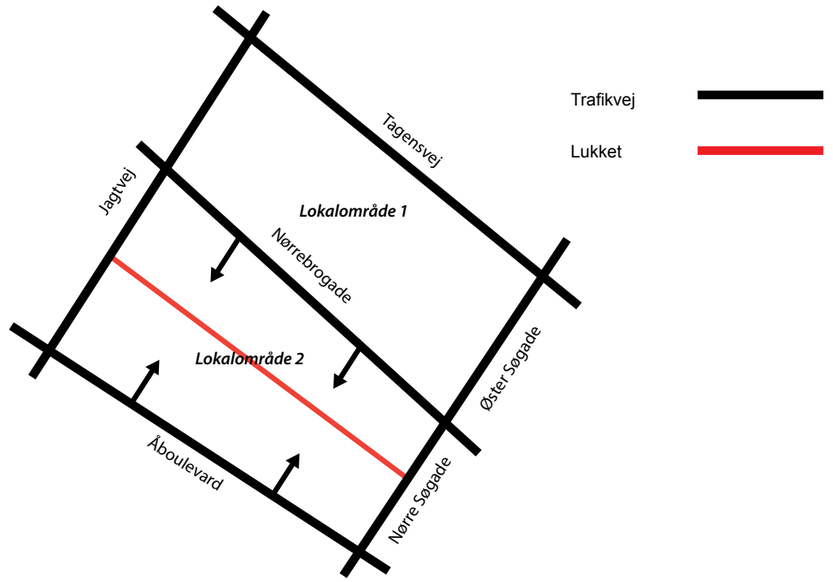
Til gengæld åbnes Stengade op for lovlig intern, så lokale bilister frit kan køre rundt.

Det forventede resultat vil være generelt mindre gennemkørende trafik, men give bedre fremkommelig indenfor kvarteret.

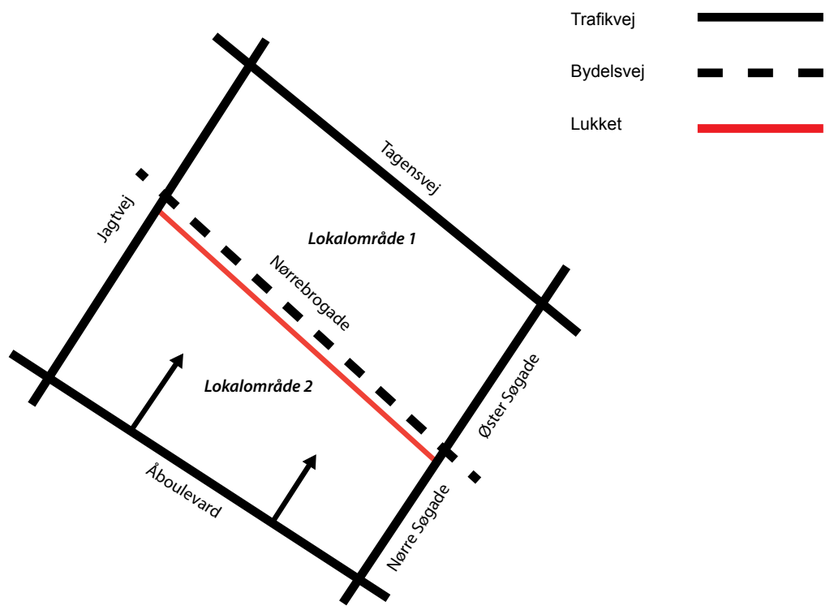
Resultatet er i tråd med kvarterets ønske om at skabe bedre forhold for bløde trafikanter, uden at genere lokale beboere der måtte være afhængige af deres bil.

Forslaget er også i tråd med en Nørrebrogade der er ved at udvikle sig til en bydelsgade med mindre trafik end en trafikvej.

Nuværende trafikstruktur



Ny trafikstruktur



2. Ensretninger og spærringer

Ændringen fra to mindre til én stor trafikenklave realiseres især ved etablering af en række nye vejspærringer tæt på Nørrebrogade samt åbning af Stengade for lovlig trafik.

Ændringen følges op med en nytænkning af kvarterets ensretninger, der justeres for at opnå et bedre trafikalt flow.

Nye ensretninger inkluderer:

Delvis ensretning af Korsgade, som led i en kommende omdannelse af gaden til skybrudsvej der kan lede regnvand fra Hans Tavsens Park til Peblinge sø.

Delvis ensretning af Rantzausgade, fra Brohusgade til Åboulevard, som led i gadens omdannelse til en mere cykelvenlig gade. Se Rantzausgade resumé s. 4.

Ensretning af Brohusgade for at muliggøre busdrift i gaden, som led i Rantzausgades omlægning. Se Rantzausgade resumé s. 4.

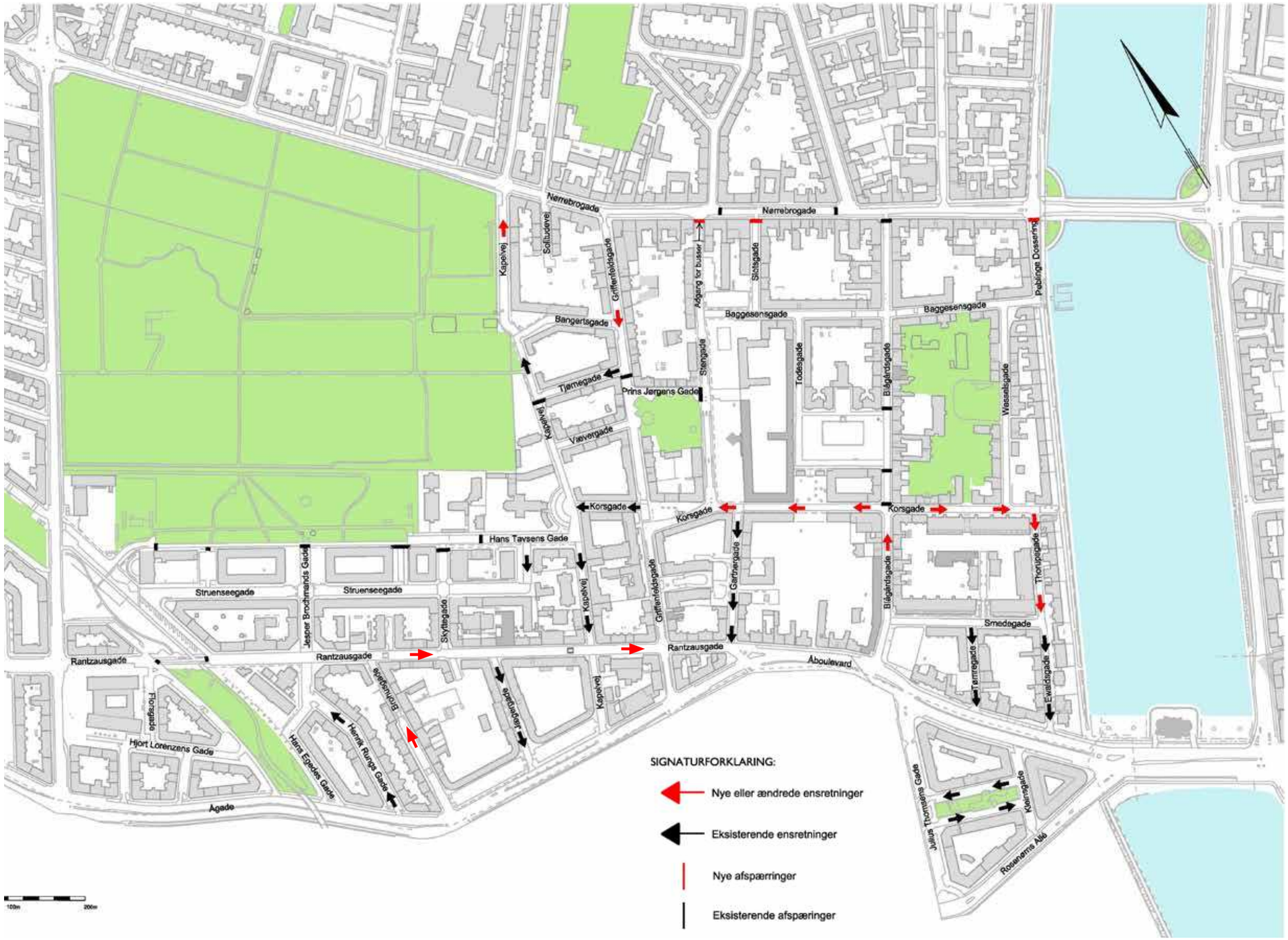
Delvis ensretning af Blågårdsgade ml. Smedegade og Korsgade for at tilgodese bylivet.

Vending af ensretningen i Thorupsgade for at lette cirkulationen i den nye struktur.

Ensretning af det nordlige Griffenfeldsgade samt Kapelvej, for især at tilgodese varelevering til Griffenfeldsgade i den nye struktur.

Eksisterende vejspærringer fjernes fra Stengade og Wesselsgade. En ny asspærring, bussser undtaget, etableres på Stengade (tæt på Nørrebrogade).

Derudover etableres spærringer på Slotsgade og Dosseringen, som dog vil kunne åbnes i forb. med varelevering.



3. Lavere hastighed

Med det foreslåede trafikenklave-princip bliver kvarteret i højere grad et rent boligkvarter med udelukkende intern trafik. Kun i Rantzausgade og Stengade sørger busdriften fortsat for den off. transport på langs og tværs af kvarteret.

Trafikplanen foreslår en trafikstruktur, hvor hele området mellem Nørrebrogade, Vester Søgade, Åboulevard og Jagtvej klassificeres som "stilleveje" med (vejledende) hastigheder på 30 km/t samt mindre lege- og opholdsområder med (vejledende) hastigheder på 15 km/t.

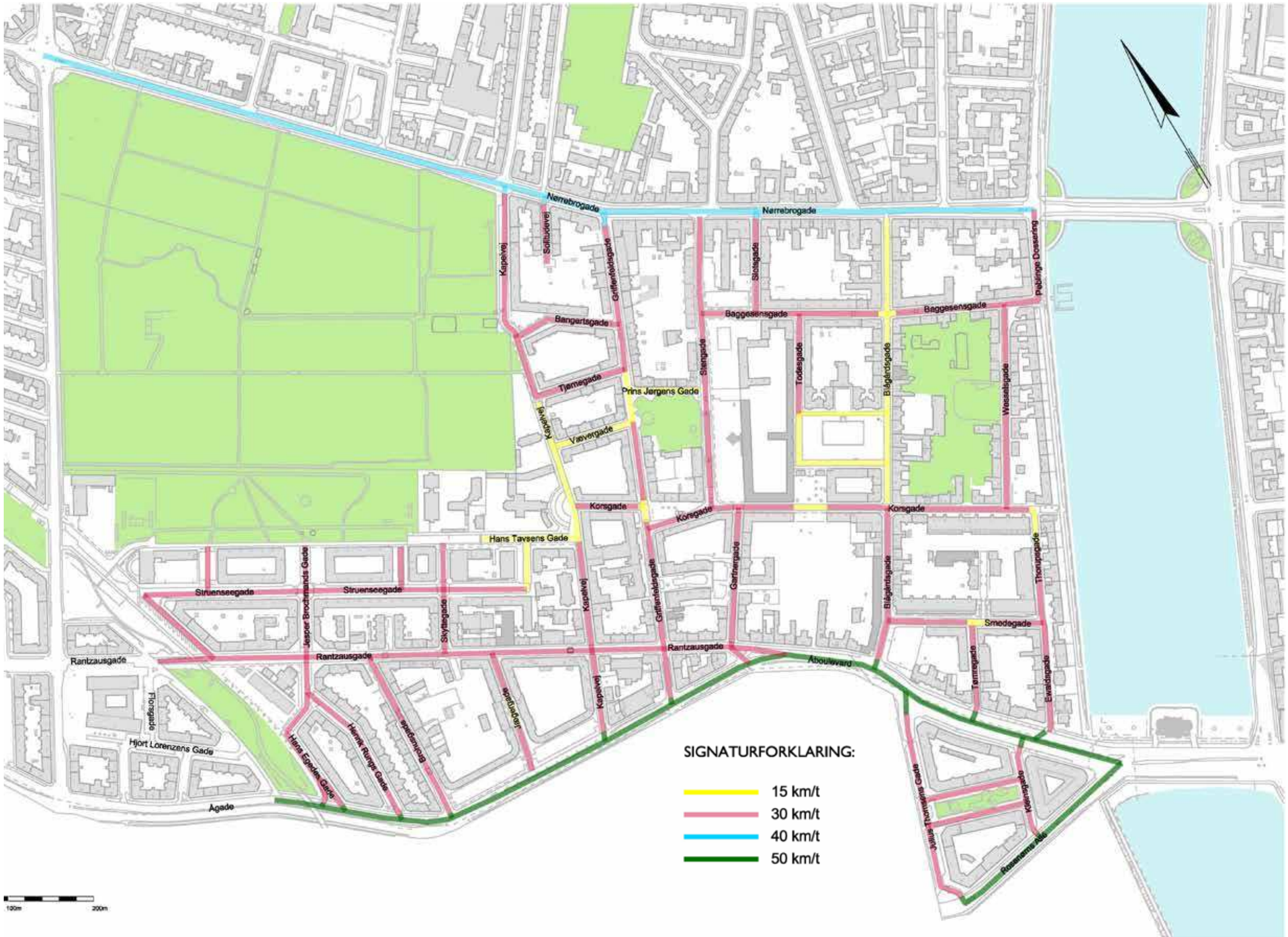
For at skabe en let opfattelig trafikstruktur foreslås også vejstrækningerne med bustrafik (Rantzausgade samt ruteforløbet Griffenfeldsgade-Korsgade-Stengade) udformet med (vejledende) hastighed 30 km/t.

Dette opnås ved en kombination af vejlukninger, ensretninger og hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Løsningen vil forenkle kvarterets hastighedsklassificeringer, og gøre det nemmere for bilisterne i området at gennemskue, hvilken hastighed der er tilladt på den enkelte vej.

Samlet foreslås hele eller dele af 11 veje nedklassificeret til stilleveje.

På disse veje bør der udover skiltning etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger for hver 70-75 meter.



4. Rantzausgade

Baggrund

Rantzausgade er en travl gade med handel og fodgængere, to busruter, godt14.000 cyklister i døgnet, samt parkering i begge sider.

Rantzausgade er en af Københavns farlige gadestrækninger. Sikkerheden for bløde trafikanter skal øges, og trafikplanen lægger derfor op til en række markante tiltag.

Plads til bedre forhold for cyklister, samt den nødvendige klimatilpasning, opnås ved at reducere parkeringen, samt ensrette og indsnævre gadens vejprofil fra Brohusgade til Åboulevard

Busdrift

En ensretning indebærer at busdriften ændres: busserne vil fortsat køre mod city i Rantzausgade men ad Åboulevard/Brohusgade/Rantzausgade mod ydre Nørrebro. Se skitse.

Ændringen giver en marginal flytning af et enkelt busstop, så busbetjeningen af kvarteret kan opretholdes.

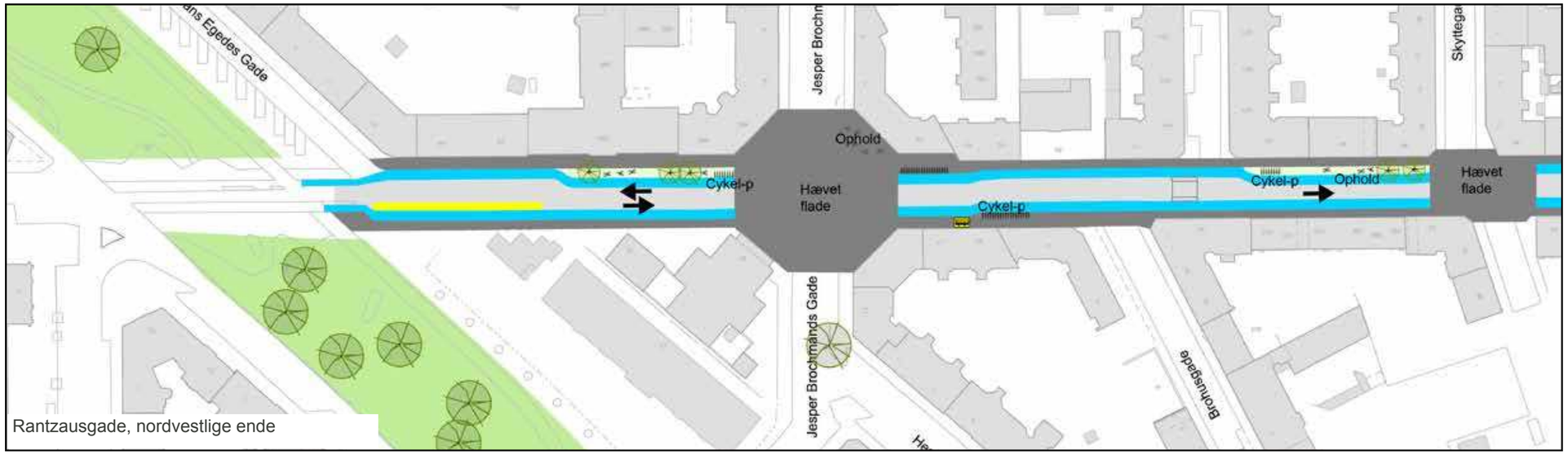
I den nordvestlige ende af Rantzausgade, mellem Nørrebroruten og Brohusgade, bibeholdes gaden dobbeltrettet, så det fortsat er muligt at busbetjene kvarteret i denne (blinde) ende af vejen, uden at belaste sideveje og parallelveje.

Biler, cykler og klimatilpasning

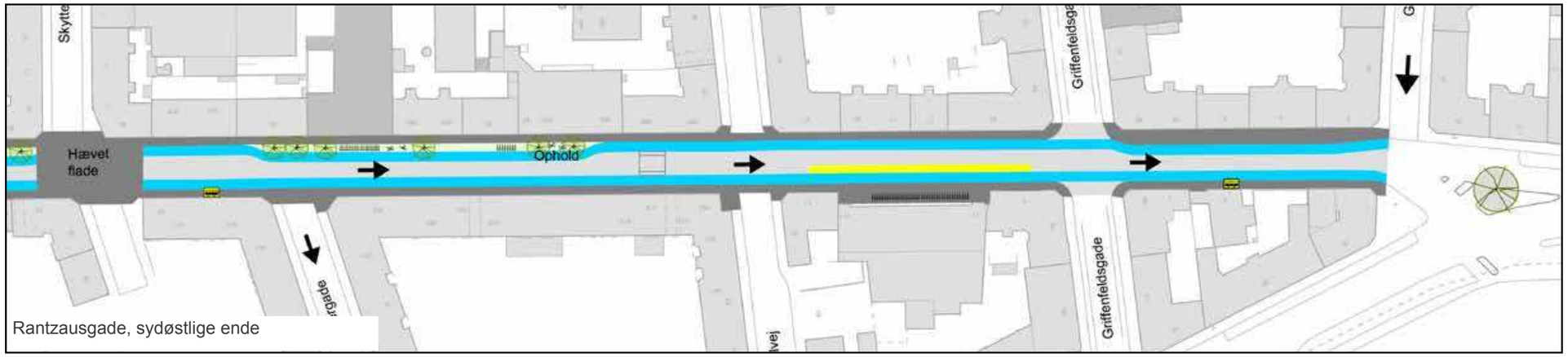
Ændringen muliggør cykelstier/-baner i begge sider af gaden, især i den travle sydøstlige ende. I gadens nordlige side etableres flexarealer med plads til klimatilpasning og byliv. 60 af gadens 79 p-pladser fjernes og genetableres andetsteds.

Forslaget skaber plads til bløde trafikanter, byliv og klimatilpasning, og vil give et markant løft af gadens kvalitet. Forslaget vil give større tryghed for cyklister samt for de mange skolebørn der dagligt har behov for at krydse gaden.

Et øget antal hastighedsdæmpende foranstaltninger vil medvirke til at nedsætte bilernes hastighed. Beboere i gaden vil desuden være mindre generet af rystelser, når busserne kører i gaden, da antallet af busser halveres.

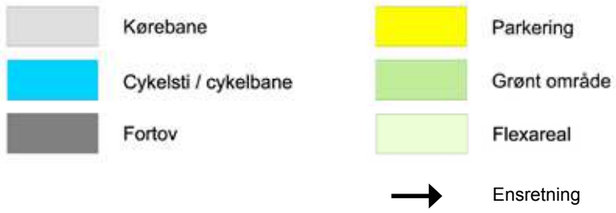


Rantzausgade, nordvestlige ende

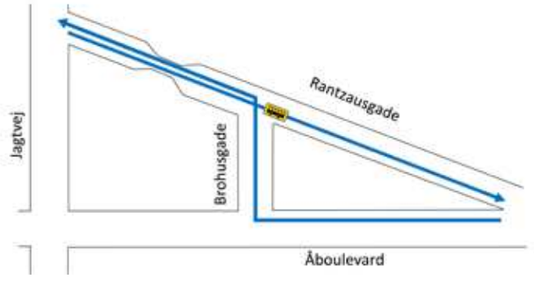


Rantzausgade, sydøstlige ende

Signaturforklaring



Principskitse busdrift



5. Stengade

Baggrund

Stengade er en befærdet vej på tværs af kvarteret med både en A-busrute, mange cyklister og 3.100 (ulovligt) gennemkørende biler/døgn.

Siden år 2000 har der været et ønske om at fredeliggøre gaden og reducere den gennemkørende biltrafik på tværs af kvarteret.

Diverse tekniske løsninger der kan filtrere biltrafikken fra busdriften har været forsøgt og opgivet, og situationen er pt. trafikalt uforløst samt utilfredsstillende fra et ordenshåndhævelses-perspektiv.

En nyt perspektiv

Forslaget tackler Stengade fra et nyt udgangspunkt: etablering af en ny trafikstruktur med én stor trafikenklave og indkørsel fra Åboulevard.

I tråd med trafikenklavens princip om at rykke afspærringerne op mod Nørrebrogade, etableres en afspærring i Stengades nordlige ende.

Afspærringen etableres ved at kombinere en række tiltag der tilsammen vil skabe et trafikmiljø der klart signalerer at Stengade ikke er passabel som privatbilist.

Effekt

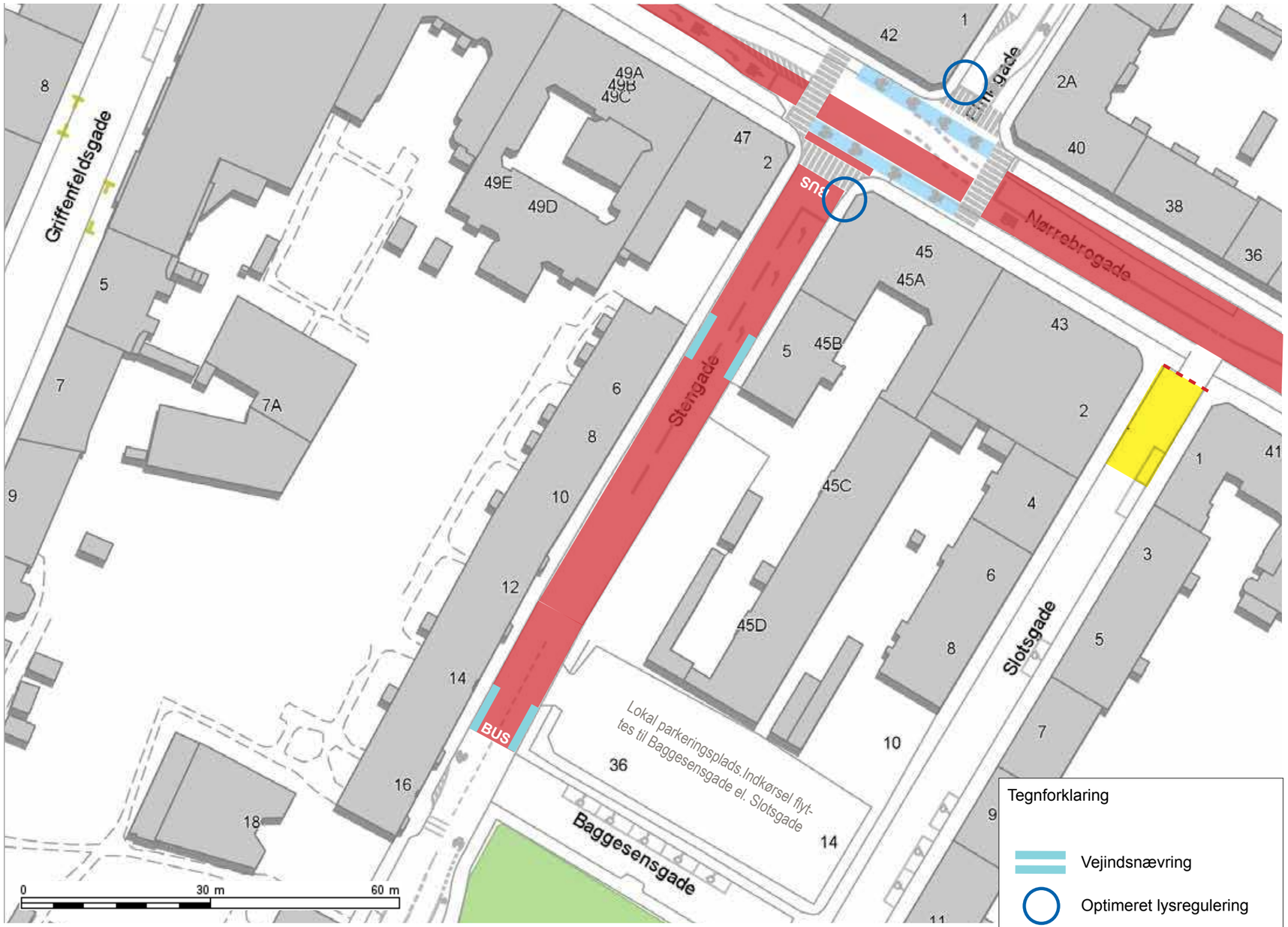
Forslaget vil bremse den gennemkørende trafik på tværs af kvarteret, via Stengade, med en trafikal fredeliggørelse af kvarteret som følge.

Til gengæld åbnes Stengade for lovlig passage indenfor kvarterets grænser, så lokale bilister frit kan bruge gaden uden frygt for bøder.

Den reducerede gennemstrømning i Stengade forventes også at kunne mærkes i form af mindre trafik igennem Guldbergsgadekvarteret.

Den reducerede trafikmængde i Stengade muliggør også en forbedret, tydeligere og sikrere forbindelse på tværs af Stengade mellem kvarterets to store byrum: Folkets Park og Blågårds Plads.

Den reducerede gennemstrømning i Stengade vil også skabe mere tryghed for kvarterets børn på vej til og fra skole og fritidstilbud.



Den viste løsning er afstemt med både Områdefornyelsen Nørrebros trafik-arbejdsgruppe samt politiets færdselsafdeling.
Forslaget skal yderligere detaljeres.

1 Forord

Forord er under udarbejdelse

1.1 Mål og Visoner

Områdefornyelsen Nørrebro er en fem-årig indsats, der bl.a. har til formål at forbedre en række by- og gaderum i kvarteret. Indsatsen kommer til at berøre bydelens trafik, og et helhedsblik på trafiksituationen er vigtig for at skabe langtidsholdbare forbedringer og sammenhæng mellem trafik, byliv og byrum.

Trafikplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem områdefornyelsens sekretariat og relevante fagpersoner fra Københavns Kommune, samt lokale kræfter der deltager via de relevante arbejdsgrupper i områdefornyelsens regi.

Der er gennemført en borgerdialog om trafikplanens temaer for at sikre lokal forståelse for de undertiden komplekse trafikale forhold, samt vidensindsamling og udvikling af nye løsninger.

Samtidig er målet med trafikplanen, at kommunale strategier og hensyn indarbejdes.

Trafikplanen er udarbejdet af Grontmij og GHB Landskabsarkitekter i tæt samarbejde med Områdefornyelsen Nørrebro.

Den endelige version af trafikplanen skal godkendes af områdefornyelsens hurtiggruppe samt styregruppe og forventes færdiggjort i sommeren 2015.

Den overordnede vision for trafikplanen er, at Indre Nørrebro skal være et foregangseksempel på hvordan et attraktivt og grønt kvarter forenes med storbyens biler, cykler og trafik. Visionen er et resultat af områdefornyelsens indledende borgerdialog i kvarteret, sammenholdt med Københavns Kommunes trafikpolitiske visioner.

Visionen vægter tolerance, grønne menneskevenlige bymiljøer og miljøhensyn højt, men har også fokus på kvaliteter som fremkommelighed, tilgængelighed og sikkerhed. Disse værdier kaster automatisk en række prioriteter af sig såsom en forkærlighed for bløde trafikanter og deres vilkår, gademiljøer med høj rekreativ værdi og værdsættelse af miljøvenlige transportformer.

Trafikplanen får dermed følgende prioriteter som udgangspunkt:

- Bløde trafikanters vilkår
- Trafikale løsningers bidrag til øget rekreativ kvalitet i byrummet
- Let adgang til offentlig transport
- Sikre skoleveje, inkl. forbindelser ml. skole og fritidsaktiviteter

1.2 Opgavens Indhold

Opgaven består overordnet og konkret i følgende punkter.

1. Gennemførelse af kvartermæssige analyser og vurderinger samt opstilling af forslag til løsninger for følgende temaer:

- Kvarterets trafikstruktur
- Byliv
- Cyklisme
- Sikre skoleveje
- Parkering
- Klimatilpasning
- Ensretninger og hastighed

2. Gennemførelse af stedsspecifikke analyser og –vurderinger samt opstilling af forslag til løsninger for følgende gader og pladser:

- Rantzausgade
- Korsgade
- Stengade
- Griffenfeldsgade
- Blågårds Plads

3. Borgerdialog

- Afholdelse af 3 workshops med lokale borgere, inkl. præsentation af status for arbejdet og diskussion af detaljerne.
- Afsluttende præsentation af trafikplanen.

1.3 Læsevejledning

I forbindelse med rapporten er der både hvad angår den foreslåede trafikstruktur og de opstillede forslag til løsninger for de enkelte gadestrækninger peget på en **anbefalet løsning**.

De anbefalede løsninger er med stor vægt valgt som de bedste under de givne forudsætninger, mens de øvrige løsninger mere skal betragtes som undersøgelser og overvejelser der, i dialog med kvarteret, har ledt frem til det anbefalede.

De øvrige løsningsforslag skal derfor ikke ses som en palette af muligheder, da de anbefalede løsninger i høj grad fungerer som et samlet hele, der bør realiseres samlet for at få den fulde effekt.

2 Eksisterende Forhold

2 Eksisterende Forhold

Beskrivelse af eksisterende forhold for de i afsnit 1.2 beskrevne forhold og lokaliteter er samlet som bilag sidst i denne rapport. I det følgende er opsummeret problemformuleringerne for de beskrevne forhold og lokaliteter.

2.1 Kvarterets trafikstruktur

- Behov for bedre og sikre forbindelser for bløde trafikanter, bl.a. mellem skole og fritidshjem
- Trods gennemkørselsforbud kører mange gennem busslusen på Stengade, hvilket øger kvarterets trafikbelastning og skaber utryghed
- Uvedkommende gennemfartstrafik ad Dosseringen/Baggesensgade/Stengade som følge af ”busslusen” med gennemkørselsforbud på Nørrebrogade
- For stor trafikbelastning og for høje hastigheder i Korsgade
- Behov for flere byrum til både livlige og rolige aktiviteter og for sikre og trygge forbindelser mellem byrummene

2.2 Byliv

- Utryghed på Rantzausgade og Korsgade, da der er meget trafik på gaderne, smalle fortove og få eller ingen opholdsmuligheder og siddepladser
- Manglende belysning flere steder i kvarteret
- Forbindelser mellem pladser og gader er ikke attraktive, eksempelvis mellem Blågårds Plads og Folkets Park, mellem Blågårds Plads og Korsgadehallen samt mellem Rantzausgade og Griffenfeldsgade/Blågårdsgade-området
- Behov for synlige succeser i kvarteret, som bidrager til et smukkere, tryggere og mere velholdt bymiljø.

2.3 Cyklisme

- På Rantzausgade og Korsgade føler cyklisterne sig nedprioriteret, bl.a. på grund af manglende cykelstier
- Der mangler sikre og tydeligere forbindelser gennem kvarteret for både cykelpendlere og lokal cykeltrafik
- I den nordvestlig del af Rantzausgade krydser cykelruten i Nørrebroparken Rantzausgade på en risikofyldt måde
- Ved Blågårds Skolen forløber den grønne cykelsti, hvor cyklister kører stærkt, da det ikke er tydeligt, at en skole passeres.
- Ofte kaotisk situation på Dosseringen, hvor biler, cyklister og fodgængere skal flette

2.4 Sikre skoleveje

- Gennemgangsrummet mellem de to skoler på Hans Tavsens Gade skaber utryghed, da cykelstien ikke indikerer, at man passerer et skole-, børne- og legemiljø.
- Skolebørns gang fra Blågårds Skole til fritidshjemmet er desuden utrygt flere steder. Det drejer sig især om krydset Korsgade/Stengade, Korsgade, de to T-kryds ved Griffenfeldsgade/Korsgade og krydset Blågårdsgade/Korsgade.
- Det er utrygt at krydse Rantzausgade ved bl.a. Skyttegade, trods fodgængerfelt og Toronto-blink
- Busslusen i Stengade virker ikke, og trafikmængderne er højere end tilsigtet, hvilket skaber utryghed for børn, der krydser gaden.

2.5 Parkering

- Trods det lave bilejerskab på Nørrebro er parkeringspladserne ofte fult belagt - især i aften- og nattetimerne. På de fleste strækninger er belægningsgraden kl. 22 på en hverdag 100%.
- På Rantzausgade , Griffenfeldtsgade og Struenseegade er belægnningsgraden på det samme tidspunkt lidt lavere (mellem 60 og 80 %)
- Der er generelt et behov for at undersøge mulighederne for at etablere ekstra p-pladser som erstatning for p-pladser, som nedlægges i forbindelse med trafiksanering af strækninger og pladser

2.6 Klimatilpasning

- Hvordan skabes der plads i Rantzausgade til klimatilpasning i form af f.eks. regnvandsforsinkelse?
- På Korsgade, men også Kapelvej og Blågårdsgade, skal der skaffes plads til, at regnvand kan ledes til søerne via Korsgade.

2.7 Ensretninger og hastigheder

- Det er usikkert, om de nuværende ensretninger og hastighedsbegrænsninger virker hensigtsmæssigt, ifht. at begrænse gennemkørende trafik og om der er behov for at supplere disse for at begrænse uvedkommende gennemfartstrafik i Baggesensgade, Korsgade og Stengade.
- Kan ensretninger hænge sammen på en sådan måde, at der skabes plads til byliv, klimatilpasning og tryghed for bløde trafikanter?
- Kan ensretninger bidrage til optimering af parkeringsmulighederne, eksempelvis ved etablering af skråparkering?

2.8 Rantzausgade

- Rantzausgade anvendes af mange cyklister og fodgængere, som føler sig utrygge som følge af den relativt store trafikbelastning i form af både almindelig biltrafik og bustrafik.
- Et smalt gadeprofil med mange trafikarter og relativt store biltrafikmængder kan nødvendiggøre en prioritering mellem cykelstier og parkering.
- Forskellige alternative løsninger skal undersøges til at forbedre trygheden, sikkerheden og fremkommeligheden. Løsninger der inkluderer nedlægning af parkeringsplader skal undersøges for at fremme ovennævnte kvalitetsmål.

2.9 Korsgade

- Korsgade er utrygt for fodgængere og cyklister. Der skal skabes mere plads til bløde trafikanter, bilisternes hastighed skal sænkes.
- Det er utrygt for fodgængere at færdes i krydset Korsgade/Stengade
- På strækningen fra Griffenfeldsgade til Stengade kører folk hurtigt om hjørnerne, og forholdende for fodgængere, især børn, kan være utrygge. Endvidere er vigepligtsforholdene uklare.
- For cyklister er der dårlig forbindelse mellem Korsgade og cykelruten langs søerne.
- Arealet foran Korsgadehallen er udformet som opholds- og legeområde med en vejledende hastighed på 15 km/t, som sjældent overholdes.
- Der skal skabes plads til, at gaden kan omlægges til skybrudsvej.

2.10 Stengade

- Antallet af (ulovlig) gennemkørende biltrafik er generende for hele kvarteret, og der er brug for foranstaltninger der kan reducere mængden af ulovligt gennemkørende trafik til under 2.500 pr. døgn. Denne foranstaltning skal dog ikke indbefatte teknik, der kan ydes hærværk på.
- Børn til og fra skole er utrygge ved at passere krydsene Stengade/Korsgade og Griffenfeldsgade/Korsgade.

2.11 Griffenfeldsgade

- Mellem Folkets Park og Nørrebrogade føles gaden ofte overfyldt, bl.a. fordi der er dobbeltsidet parkering og fortovene er smalle.
- Spærringerne ved Tjørnegade er oftest lagt ned, hvilket skaber ulovlig biltrafik gennem området.
- Der er behov for bedre forhold for fodgængere og evt. udeservering på fortovene i den sydlige ende, således at der bliver mere plads til byliv, blandt andet ved punktvise udvidelser af fortovsarealet.

2.12 Blågårds Plads

- Blågårds Plads er et utrygt sted især i aftentimerne, da der er fri adgang til pladsen fra Todesgade og ofte også fra Blågårdsgade, hvor pullerterne er påkørt og lagt ned, hvilket resulterer i, at biler kører ind på pladsen i høj fart.
- Mange cyklister krydser desuden pladsen i høj fart, hvilket er utrygt for fodgængere og cafébesøgende.

Blågårdsgade med byliv og Blågårds Plads i baggrunden

3 Byliv og Forbindelser

3.1 Opholdsrum

Af tegningen Opholdsrum (Figur 1) fremgår de eksisterende grønne områder, grønne områder med udviklingspotentiale, veje med mulighed for beplantning af træer og veje med potentiale for mere byliv.

Muligheder for ophold kan generelt ses på flere forskellige måder. Dels det mere permanente ophold, der understøttes af opsatte offentlige bænke eller andet tilsvarende inventar, dels det midlertidige ophold, der kan understøttes af mere sæsonbetonede opholdsmøbler. Enten på faste bestemte steder gennem en sæson eller på flere forskellige steder gennem sæsonen.

Nogle af de steder der i dag i kvarteret allerede er indrettet som lege- og opholdsområder kan med enkle midler opgraderes og indrettes for ophold til glæde for de omkringboende beboere. Det gælder primært i området ved Kapelvej og Vævergade hvor de store asfaltflader nemt kan indrettes med mobile møbler og plantekummer med træer.

Nedenfor er vist flere forskellige eksempler på midlertidige møbler og plantekummer med mere eller mindre designet/rustik karakter som godt kunne finde deres plads på Indre Nørrebro.

I fere af de foreslåede ændringer til udformning af gader, der vises på de kommende sider, indgår fravalg af p-pladser for at skabe plads til ophold. Derfor er det generelt et spørgsmål om prioritering i relation til hvor stort omfanget af organiseret ophold skal være.

Fortovsudvidelser er tilsvarende et generelt løsningsforslag flere steder. Tilsvarende ønsket om ophold er det også et spørgsmål om, hvorvidt disse arealer også skal kunne benyttes af de forretningsdrivende til eksempelvis udeservering eller om de udelukkende skal møbleres med offentlige bænke, cykelstativer samt træer.

Afhængig af den tilgængelige plads de respektive steder kan det også organiseres i hvilket omfang privat brug af den inderste del af fortovet, langs med facaden kan være.

Mange beboere har udtrykt ønske om, at bedre plads på fortovene i Rantzausgade - og i kvarteret som helhed - ikke kun prioriteres til kommercielt brug i form af udeservering, men at offentlige (gratis) sidemuligheder skal prioriteres højt.

Der kan derfor med fordel programmeres nogle mere præcise ønsker for de respektive steder i en kommende fase.

Del af Kapelvej samt Vævergade klassificeret som lege-og opholdsområde med stort potentiale for byliv af mere privat karakter med relativt små tiltag

To eksempler på indretning, der skaber mere byliv. Møblerne er placeret ovenpå eksisterende belægning

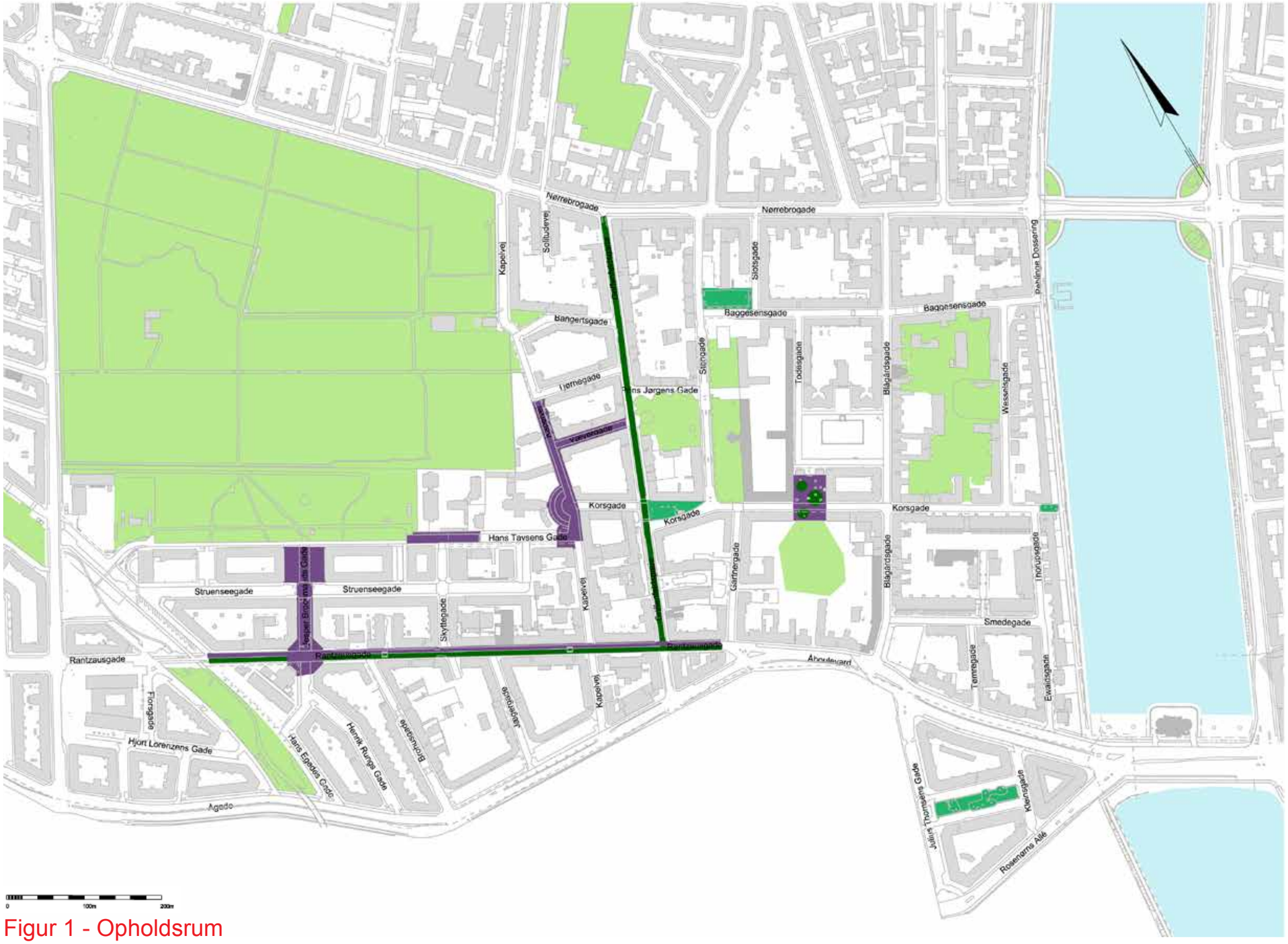
Eksempel på møblering, der skaber ny rumlighed Elementerne er placeret ovenpå eksisterende belægning

Et lille sted på Griffenfeldsgade under et blomstrende træ, hvor kun en smal bænk mangler før et fint lille opholdssted er etableret.

Fortovsudvidelser kan skabe plads til udeservering foran cafeer på flere forskellige måder.

SIGNATURFORKLARING:

- EKSISTERENDE GRØNNE OMRÅDER
- PLADS MED GRØNT UDVIKLINGSPOTENTIALE
- VEJ MED MULIGHED FOR PLANTNING AF TRÆER
- VEJ MED POTENTIALE FOR MERE BYLIV



Figur 1 - Opholdsrum

Eksempler til brug på Herman Triers Plads.
Eksempler på mere aktiv brug af bunkersanlæg forskellige steder i København. Anlæg moderniseres og udlejes.

Eksempel på opstillede borde i zonen langs facaden. Her i en kommerciel version til brug for udeservering.

Eksempler på midlertidige opstillinger af borde samt beplantning i forbindelse med særlige begivenheder.

Grontmij GHB LANDSKABSARKITEKTER

3.2 Forbindelser for Fodgængere og Cyklister

Af tegningen Forbindelser (Figur 2) fremgår de vigtigste forbindelser gennem området for henholdsvis fodgængere og cyklister.

Cyklisternes forbindelser er desuden grafisk gradueret så de også viser omfanget af cyklister, herunder også de større cykelforbindelser der ligger i periferien af kvarteret.

De tegnede forbindelser for fodgængere er de mere skjulte/hemmelige forbindelser gennem alle de mange gårde, der findes i kvarteret. Det er således ikke de utallige andre forbindelser på de offentlige fortove, tegningen viser.

I relation til forbindelser for fodgængere kan de udformes og synliggøres på et utal af måder. Generelt behøver de ikke nødvendigvis at være specielet synlige, men på den anden side må de gerne diskret markeres ud mod de offentlige fortove.

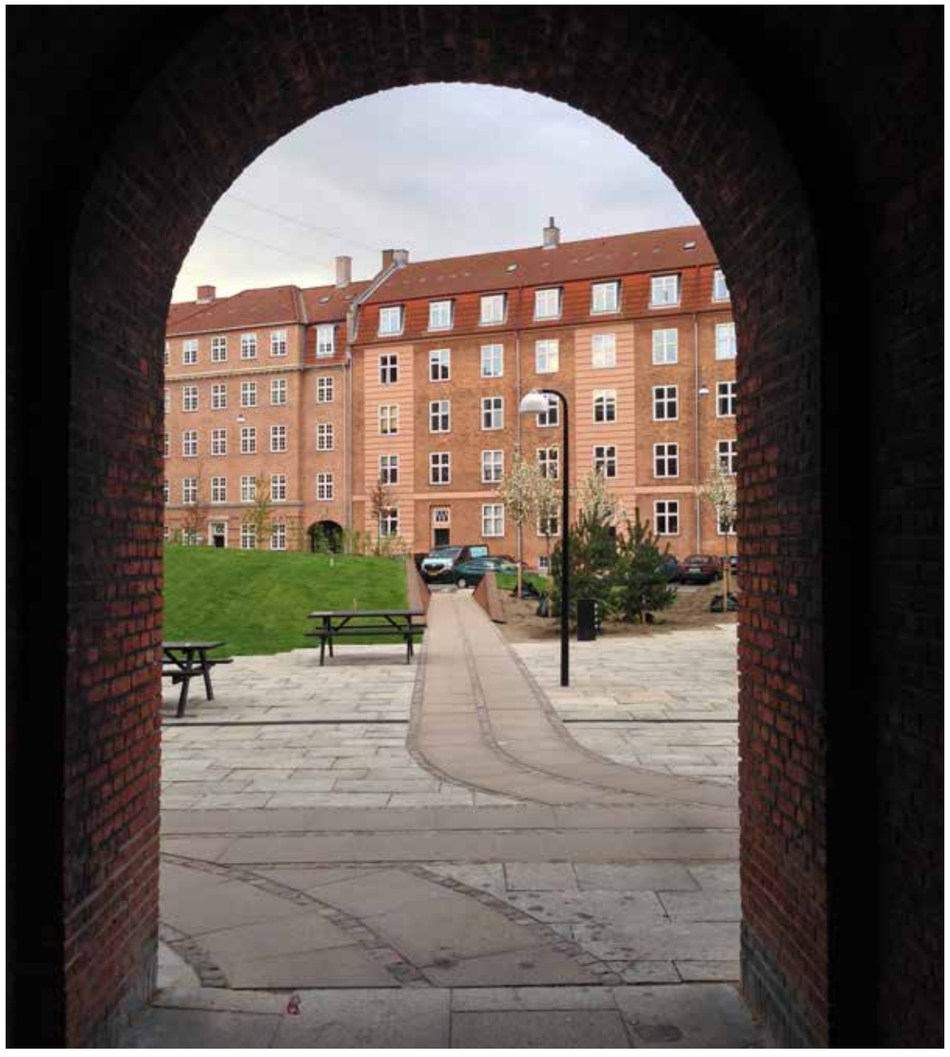
En af de vigtige forbindelser er den mellem Blågårds Plads og Folkets Park, som er vist med fotos til højre herfor.

Forbindelsen krydser et privat areal, og det er ikke tydeligt, om man må krydse eller ej. Her er det et spørgsmål om at markere denne tilladte rute gennem gården og det kan som skrevet ovenfor gøres på mange måder. På denne side er vist et eksempel fra Tåsinge Plads på Østerbro, hvor de klassiske københavnerfliser med tilhørende chaussésten på en meget 'offentlig' københavnsk måde markerer den krydsende fodgængertrafik samtidig med, at den viser vej til og fra de private gårdrum omkring pladsen.

I dette tilfælde skal det nærmere diskuteres, hvorvidt cyklister skal prioriteres yderligere ved at fjerne bomme og alternativt have en mere cykelvenlig belægning eller anden belægningsmarkering end den for fodgængere.

Generelt skal tilgængeligheden for handicappede prioriteres højt. Derfor bør der i forbindelse med bl.a. offentlige institutioner, biblioteker og apoteker etableres trinløs adgang og korttidsparkeringspladser suppleret med særlige handicappladser.

Eksempel på forbindelse for blødetrafikanter på Tåsinge Plads på Østerbro. Den karakteristiske Københavnerflise skaber en ensartet genkendelig flade gennem området.



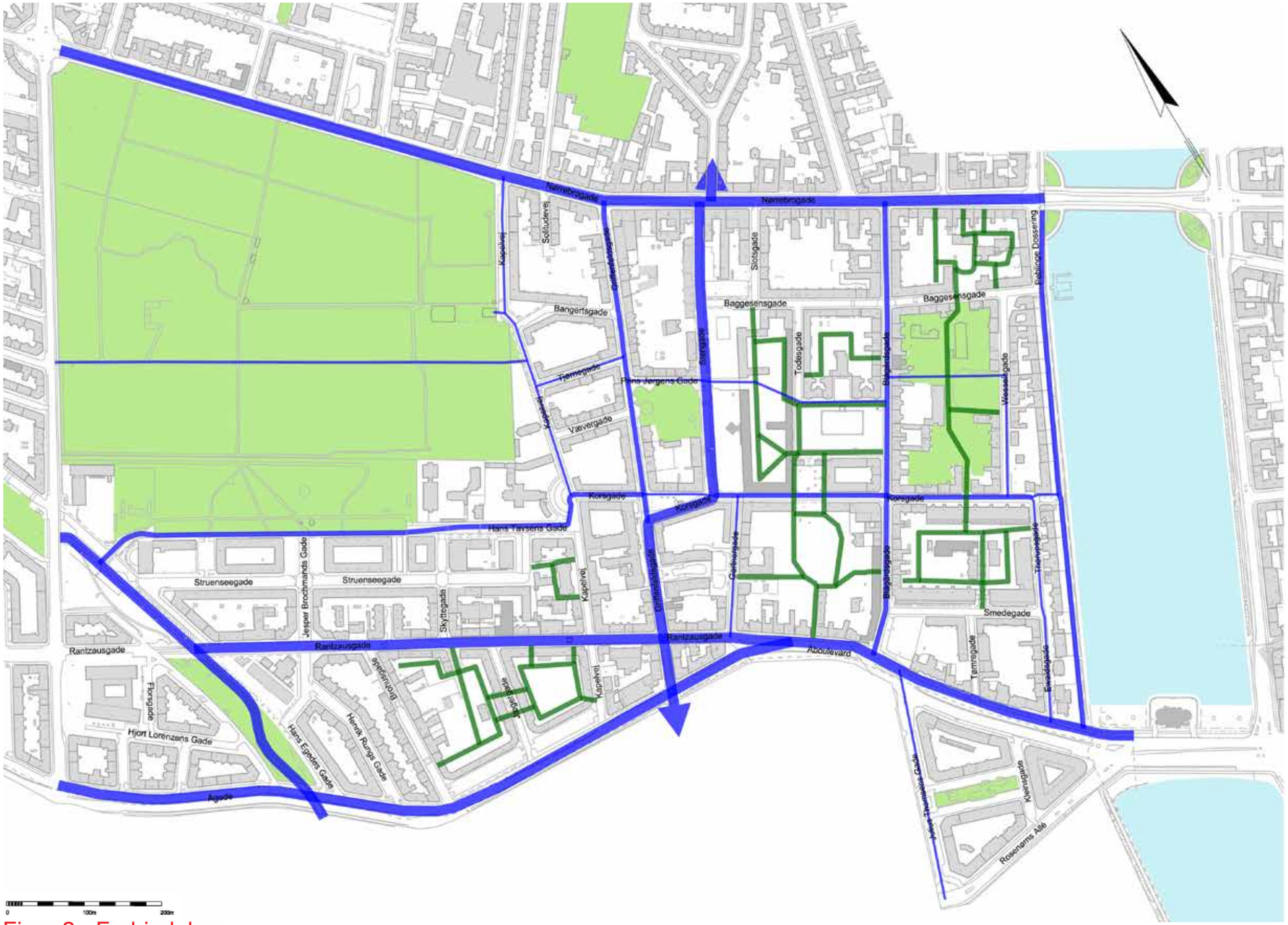
På denne side er vist forskellige eksempler på hvordan man kan markere forbindelser.

Råt og enkelt eller mere forfinet og kompliceret, med flere forskellige økonomier. En markering med en særlig belægning eller mere midlertidigt med en bemaling eller med møbler samt belysning eller med det hele på en gang.

SIGNATURFORKLARING:

- Lille cykelforbindelse
- Mellemstor cykelforbindelse
- Stor cykelforbindelse

- Fodgængerforbindelser



Figur 2 - Forbindelser

4 Forslag til Trafikstruktur

4.1 Forslag til trafikstruktur

Københavns overordnede trafikstruktur er som hovedprincip opbygget af trafikveje og lokalveje. Trafikveje skal betjene den gennemkørende og den tunge biltrafik, mens lokalveje udelukkende skal betjene den lokale trafik, som har udgangspunkt eller mål i lokalområdet. Trafikvejene er udformet og reguleret med henblik på at skabe den nødvendige fremkommelighed for biltrafikken med størst mulig hensyntagen til trafiksikkerhed og tryghed. Lokalvejene er derimod ikke egnede til at betjene større og hurtigkørende biltrafikmængder. Derfor udformes det lokale vejnet med henblik på dels at hindre uvedkommende gennemfartstrafik, dels at sænke bilernes hastighed af hensyn til de bløde trafikanter, som i stort omfang benytter lokalvejene.

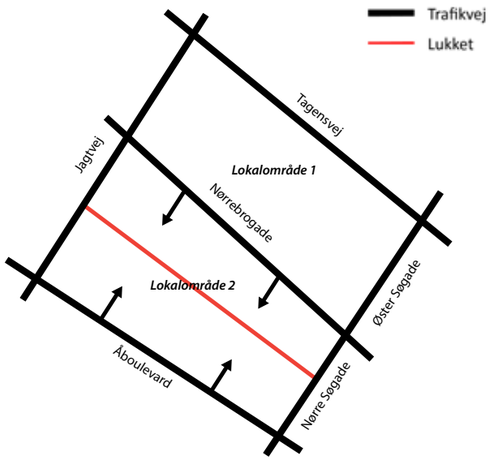
Der er undersøgt to overordnede trafikstrukturer for området; en trafikstruktur der bygger på de indtil nu udpegede trafikveje, hvor projektområdet, som er omfattet af denne trafikplan, er lukket på midten, samt en ny trafikstruktur hvor Nørrebrogade ikke længere har status af trafikvej, hvor vejlukningerne i kvarteret flyttes fra midten af kvarteret mod Nørrebrogade.

Nedenfor er de to trafikstrukturer beskrevet, hvor det anbefales at arbejde videre med den i nye trafikstruktur, som er beskrevet i afsnit 4.2. Herefter er forslag til nye hastighedsklassificeringer beskrevet. Disse vil være gældende for begge trafikstrukturer. Endelig er forslag til de nye ensretninger og vejlukninger beskrevet for hver af de to strukturer.

4.1 Nuværende trafikstruktur

Den nuværende trafikstruktur er opbygget med følgende trafikveje: Åboulevard, Nørrebrogade, Tagensvej, Jagtvej samt Nørre- og Øster Søgade. Disse trafikveje afgrænser to lokalområder beliggende henholdsvis nord og syd for Nørrebrogade, jf. figur 3, hvor lokalområderne her er markeret med tallene 1 og 2. Ved hjælp af vejlukninger og ensretninger er lokalområde 1 (som er omfattet af denne trafikplan) opdelt i 2 trafikenklaver, hvor den nordlige del trafikbetjenes fra Nørrebrogade; mens den sydlige del trafikbetjenes fra Åboulevard. De etablerede vejlukninger og ensretninger har bl.a. til formål at hindre uvedkommende gennemfartstrafik i lokalområdet.

Figur 3 Nuværende trafikstruktur



4.2 Ny trafikstruktur (anbefalet løsning)

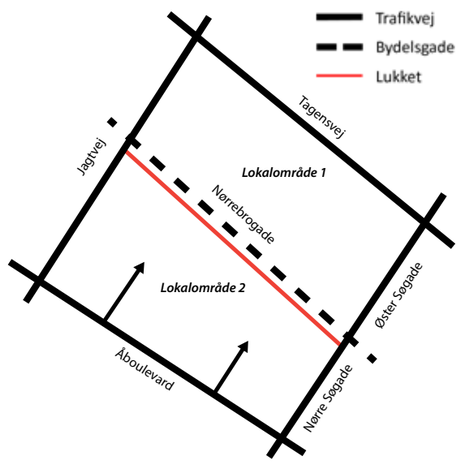
Da Nørrebrogade de seneste år har mistet sin status som trafikvej og er blevet til en bydelsgade med brede cykelstier, smalle kørebaner og en busluse med forbud mod gennemkørende biltrafik på strækningen mellem Elmegade og Fælledvej, bør den overordnede trafikstruktur revurderes. Derfor anbefales det at arbejde videre med nedenstående løsning, som er illustreret i figur 4:

Som trafikveje udpeges kun Åboulevard, Tagensvej, Jagtvej samt Nørre og Øster Søgade. Lokalområde 1 og 2 udgør herefter hver sin selvstændige trafikenklave, som betjenes fra henholdsvis Åboulevard (lokalområde 1) og Tagensvej (lokalområde 2).

Vejslukninger, som skal hindre uvedkommende gennemfartstrafik placeres primært i tilknytning til Nørrebrogade i stedet for midt i de 2 lokalområder. Dette vil være hovedprincippet, dog med enkelte undtagelser, hvor det af hensyn til især varelevering kan være hensigtsmæssigt at etablere vejadgang fra Nørrebrogade.

Denne trafikstruktur vil medføre et lidt øget trafikarbejde i den sydlige del af kvarteret, mens trafikarbejdet vil mindskes på de nordlige gader i kvarteret. Det vil også flytte trafikken en del i området, bl.a. vil antallet af trafikanter på Wesselsgade stige lidt, mens trafikarbejdet på Stengade og Baggesensgade forventes at falde.

Figur 4 Ny trafikstruktur



4.3 Hastighedsklassificering

Hastighedsklassificeringen er gældende for begge trafikstrukturer. Overordnet set foreslås en trafikstruktur, hvor hele området mellem Nørrebrogade, Vester Søgade, Åboulevard og Jagtvej klassificeres som ”stilleveje” med (vejledende) hastigheder på 30 km/t samt mindre lege- og opholdsområder med (vejledende) hastigheder på 15 km/t. Med henblik på at skabe en let opfattelig og forståelig trafikstruktur foreslås også vejstrækningerne med bustrafik (Rantzausgade samt ruteforløbet Griffenfeldsgade-Korsgade-Stengade) udformet med (vejledende) hastighed 30 km/t.

Af tegningen Hastighedsklassificering (Figur 7) fremgår de nye hastighedsklassifikationer for Nørrebro.

Denne løsning vil simplificere kvarterets struktur, og det vil gøre det nemmere for bilisterne i området at gennemskue, hvilken hastighed der er tilladt på den enkelte vej.

Følgende veje skal nedklassificeres til stilleveje:

- Kapelvej (den nordlige del mellem Nørrebrogade og Bangertsgade)
- Solitudevej
- Peblinge Dosering
- Blågårdsgade (den sydlige del mellem Åboulevarden og Korsgade)
- Skyttegade
- Struensegade
- Jesper Brochmands Gade
- Kleinsgade
- Julius Thomsens Gade
- Rantzausgade
- Griffenfeldsgade (den sydlige del mellem Åboulevard og Korsgade).

4.3.1 Hastighedsdæmpende foranstaltninger:

Mange af kvarteret veje ombygges til stilleveje, hvilket betyder, at der bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger for hver 70-75 meter.

Det foreslås, at der i Baggesensgade etableres en hævet flade (hævning af kørebanen til fortovsniveau), bump og vejindsnævringer. Læs mere herom i afsnit 8.5 om Baggesensgade.

På Korsgade etableres hævede flader i krydsene Korsgade/Blågårdsgade og Korsgade/Thorupsgade. Derudover etableres et bump mellem Blågårdsgade og Wesselsgade. De eksisterende hævede flader ved krydsene Korsgade/Gartnergade og Korsgadehallen gøres tydeligere og kraftigere. Læs mere om dette i afsnit 8.2 om Korsgade.

Hastigheden på Thorupsgade dæmpes ved den ovenfor nævnte hævede flade i krydset Korsgade/Thorupsgade, en hævet flade i krydset Thorupsgade/Smedegade/Ewaldsgade samt et bump midt på Thorupsgade eventuelt kombineret med en vejindsnævring.

På Stengade etableres en hævet flade ved overgangen mellem Folkets Park og Prins Jørgens Gade. Derudover foreslås det enten at etablere busgrave, ændring af signalanlæg vejindsnævringer kombineret med busvenlige bump. Læs mere om dette i afsnit 8.3 om Stengade.

4.4 Vejlukninger og ensretninger

Antallet af gennemkørende biler i lokalområdet ønskes reduceret, og det samme gælder for bilernes hastigheder. Dette kan gøres ved brug af vejlukninger, ensretninger og hastighedsdæmpende foranstaltninger.

4.4.1 Ny trafikstruktur

Af figur 8 fremgår ensretningerne og vejlukninger for trafikstrukturen, hvor lokalområdet samles i én trafikenklave.

Ensretninger

Korsgade

Af hensyn til behovet for at skabe plads til klimatilpasning og bløde trafikanter, foreslås det også i denne trafikstruktur, at Korsgade opdeles i 2 delstrækninger med modsat rettede ensretninger. Det foreslås, at Korsgade ensrettes mod nordvest mellem Blågårdsgade og Stengade og mod sydøst mellem Blågårdsgade og Thorupsgade. Da der i denne trafikstruktur skal være adgang til den nordlige del af kvarteret, sker der ingen ensretning af strækningen mellem Griffenfeldsgade og Stengade, da der skal være fri adgang for både biler og busser.

Blågårdsgade

I denne trafikstruktur foreslås det også, at Blågårdsgade ensrettes mod nord mellem Smedegade og Korsgade for at frigive plads til byliv. Dette kan dog betyde en øget trafik på Korsgade, og især ved pladsen foran Korsgadehallen, da trafik på Blågårdsgade er nødt til at køre ud af området via Gartnergade eller Thorupsgade i stedet for Blågårdsgade.

Vejlukninger og -åbninger

Nørrebrogade

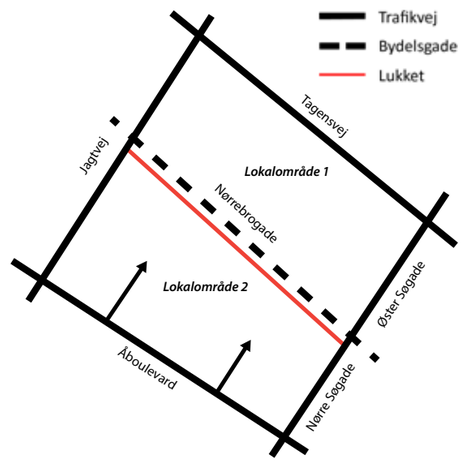
Som hovedprincip lukkes de fleste veje mod Nørrebrogade, således at det ikke er muligt at trafikbetjene kvarteret fra Nørrebrogade. Den eneste undtagelse fra dette er, at Griffenfeldsgade holdes åben mod Nørrebrogade, hvor der af hensyn til varelevering etableres et ”loop” ind i kvarteret ad Griffenfeldsgade –Tjørnegade – Kapelvej. Det betyder, at den nuværende lukning på Griffenfeldsgade nord for Folkets Park samt lukningen på Kapelvej ved Tjørnegade bibeholdes.

Stengade

På Stengade foreslås det, at der etableres to parallelle busgrave mellem Baggesensgade og Nørrebrogade. Busgravene vil også kunne passeres af store udrykningskøretøjer i lastbil eller busstørrelse, mens udrykningskøretøjer i personbilstørrelse har adgang til kvarteret fra Åboulevard. De boliger, der ligger nord for busgravene på Stengade kan trafikbetjenes fra Nørrebrogade. Det vil herefter ikke længere være ulovligt at køre i Stengade på strækningen mellem Korsgade og Baggesensgade Ligesom ruten Stengade (syd for Baggesensgade) – Korsgade – Griffenfeldsgade vil kunne benyttes af lokal biltrafik i begge retninger.

Busgravene placeret mellem Nørrebrogade og Baggesensgade vil forhindre uvedkommende gennemfartstrafik i at passere.

Ny trafikstruktur



Slotsgade

På Slotsgade kan forskellige afspærringsløsninger overvejes:

1. En afspærring mod Nørrebrogade inkl. en vendeplads samme sted. Her må varelevering til Netto på hjørnet af Slotsgade og Nørrebrogade bakke op ad Slotsgade eller bakke ud
2. Afspærring mod Nørrebrogade med dynamisk eller flytbar stele, så varelevering kan køre ind fra Baggesensgade og ud via Nørrebrogade, mens personbiler vender og kører mod Baggesensgade
3. En afspærring af Slotsgade ved Baggesensgade, så både varelevering og beboerkørsel sker fra Nørrebrogade. Vendeplads kan etableres på del af den nuværende p-plads på Baggesensgade.

Blågårdsgade

Lukningerne på Blågårdsgade bevares, da der fortsat ønskes en lukket gågade. Lukningen på Wesselsgade åbnes derimod, så området i begge retninger kan trafikbetjenes fra Åboulevard. Fører åbningen af Wesselsgade til unødigt meget søgetrafik kan en midlertidig lukning samt vendeplads overvejes, hvor Wesselsgade møder Baggesensgade.

Peblinge Dossering

Peblinge Dossering lukkes også ud mod Nørrebrogade, og varelevering til butikker og caféer skal foregå fra Åboulevard. Det vil betyde et lidt øget trafikarbejde af tunge køretøjer i kvarteret især på Wesselsgade.

4.4.2 Nuværende trafikstruktur

Af tegningen "Vejlukninger og Ensretninger" fremgår de foreslåede nye ensretninger og vejlukninger for den nuværende trafikstruktur, hvor kvarteret, som er omfattet af denne trafikplan er lukket på midten.

Ensretninger

For at mindske antallet af gennemkørende trafikanter på Korsgade og Stengade, og for at frigøre plads til cyklister, fodgængere og klimatilpasning, foreslås det, at der etableres modsatrettede ensretninger på Korsgade. Det foreslås, at Korsgade ensrettes mod nordvest mellem Blågårdsgade og Griffenfeldsgade og mod sydøst mellem Blågårdsgade og Thorupsgade. For at sikre, at bussen stadig kan komme fra Griffenfeldsgade til Korsgade, foreslås det, at der laves en busbane på denne strækning. Læs mere om dette i afsnittet om Korsgade.

Ensretningerne på Korsgade vil sikre, at det ikke er lovligt at dreje til venstre fra Stengade til Korsgade, som de fleste på Stengade i dag gør. Derudover vil ensretningen gøre det ulovligt at dreje til højre fra Griffenfeldsgade og ind på Korsgade, hvormed bilister skal køre ulovligt i længere tid for at gennemkøre Stengade fra syd. Ensretningerne på Korsgade vil dermed mindske antallet af gennemkørerende trafikanter på Stengade. Busserne vil have mulighed for fortsat at køre dobbeltrettet på strækningen mellem Griffenfeldsgade og Stengade vha. en busbane i det sydlige spor.

Da Korsgade ensrettes mod sydøst mellem Blågårdsgade og Thorupsgade, er det nødvendigt at vende den allerede eksisterende ensretning på Thorupsgade mod syd.

Derudover foreslås det, at Blågårdsgade ensrettes mod nord mellem Smedegade og Korsgade, for at frigive mere plads til byliv. Dette kan dog betyde en øget trafik på Korsgade, og især ved pladsen foran Korsgadehallen, da trafik på Blågårdsgade er nødt til at køre ud af området via Gartnergade eller Thorupsgade i stedet for Blågårdsgade.

Vejlukninger

Trafiktællinger og observationer har vist, at efter etableringen af busslusen på Nørrebrogade, har flere bilister valgt at køre ad Peblinge Dosering – Baggesensgade – Stengade for dermed at undgå busslusen på Nørrebrogade.

Det har skabt mange gener i kvarteret, hvorfor det foreslås at lukke Baggesensgade øst for Blågårdsgade, så det bliver umuligt at gennemkøre Baggesensgade. Dette kan dog betyde, at flere vil benytte en tilsvarende "siverute" via Guldbergsgade i lokalområdet nord for Nørrebrogade, hvilket ikke er ønskeligt. En lukning af Baggesensgade skal derfor koordineres med en tilsvarende foranstaltning i Guldbergsgade. En mindre effektiv løsning end lukningen kan være etablering af flere hastighedsdæmpende foranstaltninger på "siveruten", i håbet om, at bilisterne vil søge andre veje.

4.4.3 Forhold gældende for begge trafikstrukturer

I de fleste kryds på Rantzausgade og Åboulevard er der i dag venstresvingsforbud for bilister, der fra lokalområdet vil køre mod City. Det er kun muligt at svinge til venstre fra området mod City i krydset Blågårdsgade/Åboulevard. En ensretning af Korsgade betyder derfor, at mange beboere vil være nødsaget til at køre ad omveje over Frederiksberg for at køre ad Rosenørns Allé mod City, hvilket ikke er ønskeligt. Det foreslås derfor, at venstresving lovliggøres i krydset Griffenfeldsgade/Åboulevard.

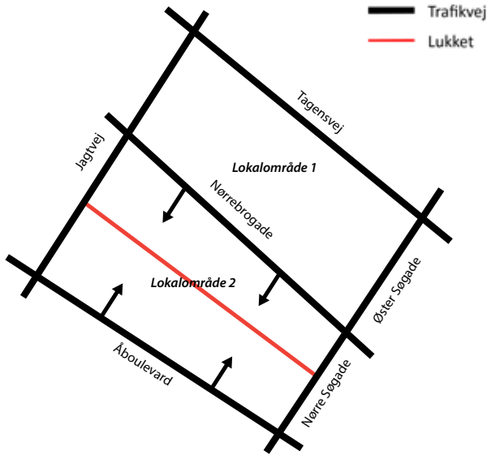
At tillade venstresving i dette kryds kræver en bredere kørebane, så der bliver plads til, at to (person)biler kan holde ved siden af hinanden i tilfartssporet. Kørebanebredderne i krydsene Griffenfeldsgade/Rantzausgade og Griffenfeldsgade/Åboulevard er blevet undersøgt. Grundet pladsmangel i på Griffenfeldsgade i krydset ved Rantzausgade anbefales det, at der åbnes for venstresving i krydset ved Åboulevard. Dette vil dog kræve, at fortovet indsnævres eller cyklisternes frafartsbane fjernes, for at skabe mere plads til kørebanen. Da der er mange cyklister i krydset Griffenfeldsgade/Åboulevard, anbefales det, at det østlige fortov indsnævres.

På nuværende tidspunkt er kørebanen 7,1 m bred, cykelbanerne er 1,5 m brede og fortovene er hhv. 2,35 m og 3,1 m brede. Af Figur X fremgår de nuværende bredder af Griffenfeldsgade i krydset ved Åboulevard.

For at tillade venstresving i krydset Griffenfeldsgade/Åbouelvard anbefales det, at kørebanen skal udvides til 8 meter, hvor tilfartssporet har en bredde 5 m og frafarssporet har en bredde på 3 m. Dette kan opnås ved at indsnævre det østlige fortov til 2,2 meter. Af Figur X fremgår en principtegning, der viser bredderne af Griffenfeldsgade, så der kan tillades venstresving.

Det er ikke undersøgt hvorvidt trafikafviklingen i krydset Griffefeldsgade/Åboulevard vil blive påvirket, såfremt venstresving fra Griffenfeldsgade tillades.

Nuværende trafikstruktur

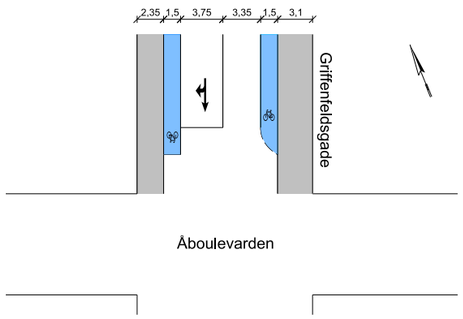


Ensretning af Gasværksvej giver sikker færdsel for cykler

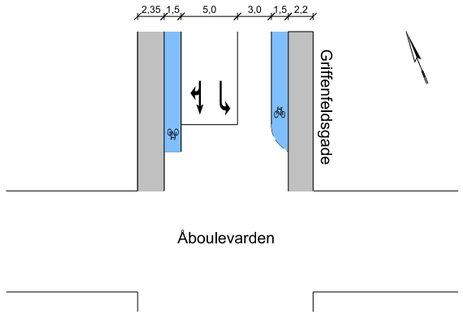
Lukning af Blågårdsgade mod Nørrebrogade give mulighed for øget byliv i gaden

Hævet brostensflade og skiltning signalerer færdsel på fodgængeres præmisser

Figur 5 - Nuværende geometri på Griffenfeldsgade

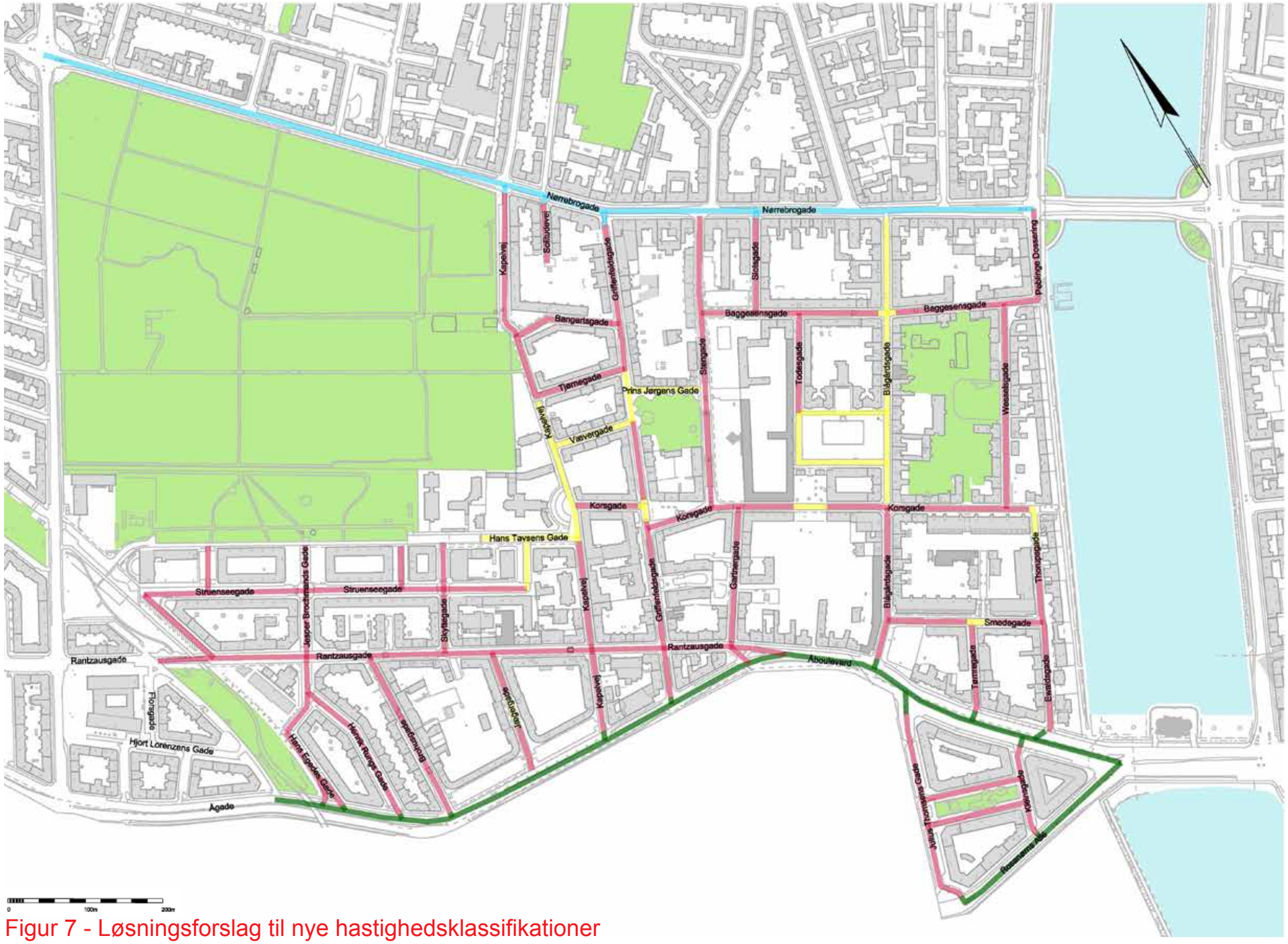


Figur 6 - Foreslået geometri på Griffenfeldsgade



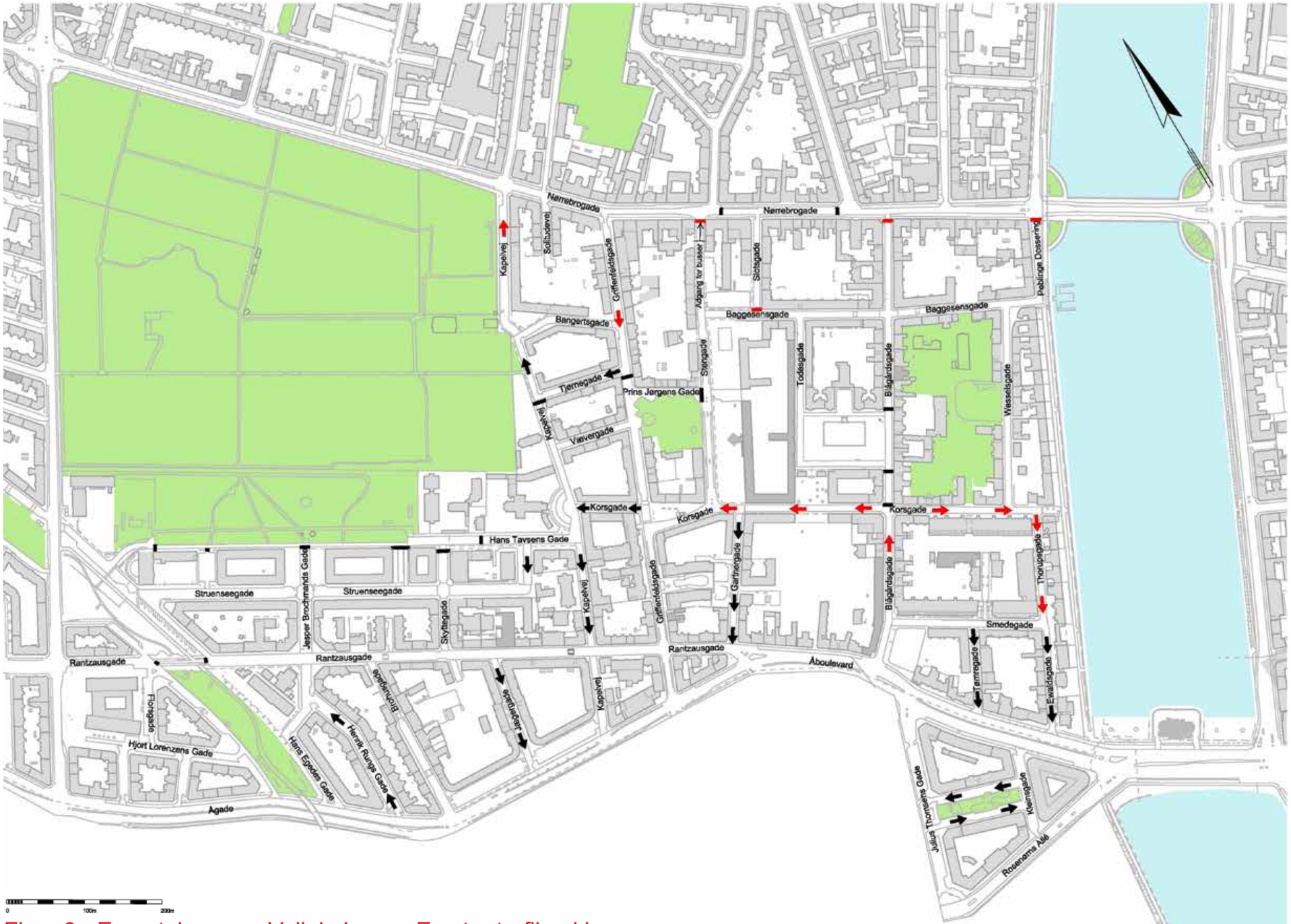
SIGNATURFORKLARING:

- 15 km/t
- 30 km/t
- 40 km/t
- 50 km/t



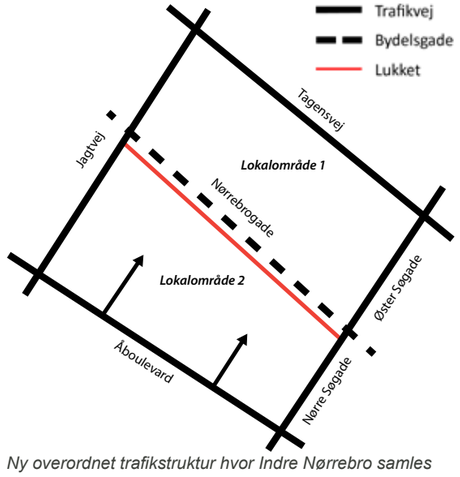
Figur 7 - Løsningsforslag til nye hastighedsklassifikationer

ANBEFALET SCENARIE



SIGNATURFORKLARING:

- Nye eller ændrede ensretninger
- Eksisterende ensretninger
- Nye afspærringer
- Eksisterende afspæringer



Ny overordnet trafikstruktur hvor Indre Nørrebro samles

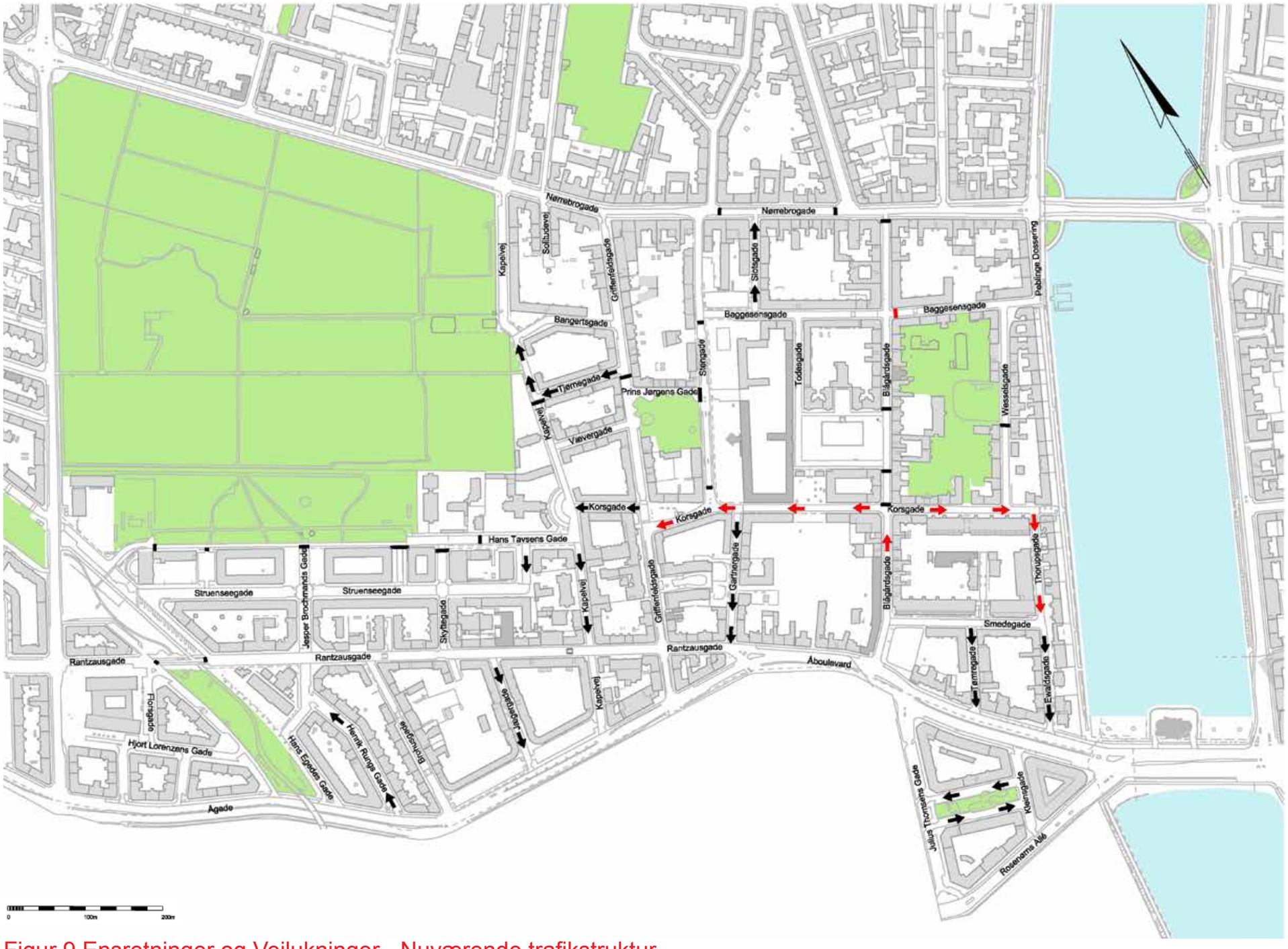
Figur 8 - Ensretninger og Vejlukninger - En stor trafikenklave

Grontmij GHB LANDSKABSARKITEKTER

SIGNATURFORKLARING:

- Nye eller ændrede ensretninger
- Eksisterende ensretninger
- Nye afspærringer
- Eksisterende afspæringer

Nuværende trafikstruktur



Figur 9 Ensretninger og Vejlukninger - Nuværende trafikstruktur

5 Sikre Skoleveje

5 Sikre skoleveje

I området findes flere skoler, både private og kommunale. Midt i området, beliggende på Hans Tavsens Gade, findes Blågårds Skolen, der er kvarterets kommunale skole med x antal elever. Til skolen er tilknyttet fritidshjemmet Muregården, der ligger på Thorupsgade. Det betyder, at der dagligt er mange børn, som på cykel og eller til fods bevæger sig fra Blågårds Skole til Muregården.

I området findes desuden Nørrebro Park Skole, der er en kommunal skole beliggende på Jagtvej og den private Sankt Ansgars Skolen på Nørrebrogade, der i dag har 300 elever.

Nørrebro Park Skole og Blågårds Skolen benytter fritidshjemmet Martha Hjemmet på Brohusgade 7-9, og eleverne til og fra dette fritidshjem derfor dagligt krydse Rantzausgade.

Derudover findes en række klubber og andre fritidshjem i lokalområdet. Disse fremgår af figur 10.

5.1 Hans Tavsens Gade

Hans Tavsens Gade opdeler i dag Blågårds Skolen i to områder. Gaden er lukket for biltrafik, men trafiktællinger viser, at der dagligt kører 2.500 cyklister gennem skoleområdet. Flere cyklister kører stærkt, og det sker jævnligt, at cyklisterne benytter fortovet for at undgå de steler, der er sat op på vejen.

I afsnit 8.6 om Blågårds Skole er der en uddybende beskrivelse af, hvordan denne problemstilling kan løses.

5.2 Fodgængerfelt ved Skyttegade og Blågårdsgade

I dag er der på Rantzausgade et fodgængerfelt nordvest for Skyttegade. Ved fodgængerfeltet er der Toronto-blik, men trods dette føler mange børn og andre fodgængere sig utrygge. Det skyldes bl.a., at bussen har et stoppested umiddelbart nordvest for fodgængerfeltet, og når bussen holder ved dette stoppested, sker det, at biler trækker ud for at overhale bussen og overser krydsende fodgængere.

Det foreslås, at der i krydset Rantzausgade/Skyttegade etableres en hævet flade, hvormed fodgængerne bliver hævet for generelt at sænke bilernes hastighed fra alle retninger. Derudover foreslås det, at busstoppestederne flyttes, så de ligger umiddelbart efter den hævede flade, så afstigende buspassagerer går bag om bussen, når de skal krydse vejen. Se afsnit 8.1 om Rantzausgade.

Den hævede flade skal have en fortovslignede belægning, der samtidig gør, at cyklisterne må sætte farten ned, så også de har fokus på de krydsene skolebørn.

Fodgængerfeltet over Åboulevard for enden af Blågårdsgade er meget langt. Midterhelen foreslås udvidet, så det bliver tryggere for bl.a. skolebørn fra området ved Herman Triers Plads, der hører til Indre Nørrebro skoledistrikt-

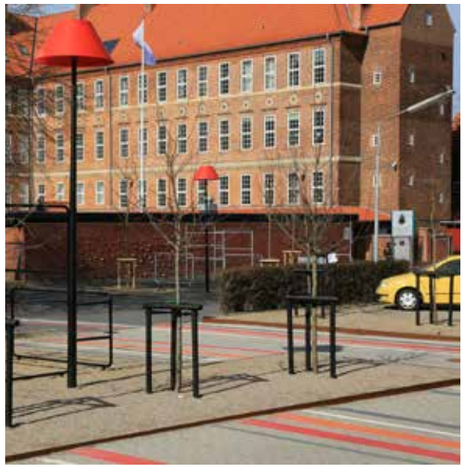
5.3 Korsgade

For at sikre gode vilkår for skoleeleverne og andre bløde trafikanter, samtidig med, at der skabes plads til klimatilpasning, ensrettes Korsgade hvormed en stor del af vejprofilet kan frigives til fortov, cykelstier/-baner samt grønne områder. Se afsnittet om Korsgade.

På Askovgårdens Plads er kørebanen relativ smal, og den kan ikke udvides på grund af den fredede toiletbygning på pladsen. Det har været overvejet at etablere en markeret cykelpassage gennem pladsen, for cyklister i vestlig retning; men ulemperne for beboerne og pladsens øvrige brugere skønnes for store. For cyklister i østlig retning foreslås etablering af en cykelbanen/-sti syd for Askovgårdens Plads. Det anbefales derfor, at skolebørn, der skal fra Blågårds Skole til Murergården står af cyklen lige før den hævede flade i krydset Griffenfeldsgade/Korsgade. Herfra trækker de cyklen over til Askovgårdens Plads, hvorfra de fortsætter over fodgængerovergangen på tværs af Korsgade og ud på cykelstien/-banen. Derfra kan de cykle trygt videre til Murergården.

Vejbemaling i thermoplast markerer blød trafik og tværgående trafik langs Parken på Øster Allé

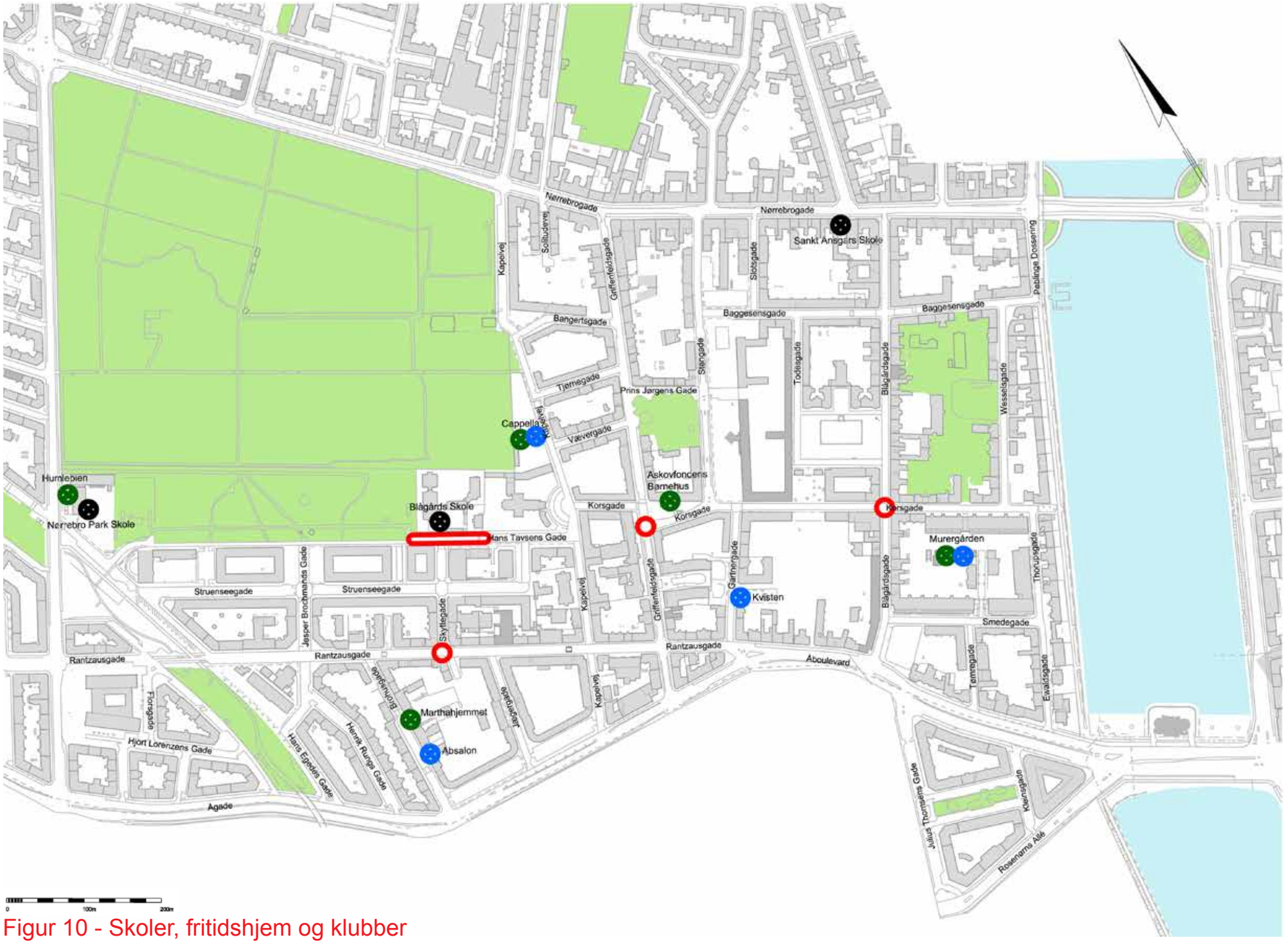
Stribet vejbemaling i thermoplast og klatreinventar foran Amger Fælled Skole i Sundbykvarteret



Sivegade med ophold- og lageareal langs Den Classenske Legatskole på Vester Voldgade

SIGNATURFORKLARING:

- Skoler
- Fritidshjem
- Klubber
- Særlig indsats



Figur 10 - Skoler, fritidshjem og klubber

6 Parkering

6.1 Nedlæggelse af P-pladser

De i denne trafikplan beskrevne forslag til ombygning og ændret trafikregulering af gader har følgende konsekvenser på den nuværende parkering:

I Rantzausgade, forslag 1 nedlægges 60 af de nuværende 79 p-båse.

I Rantzausgade, forslag 2 nedlægges samtlige 79 p-båse.

De kørebanearealer, hvor p-båsene er nedlagt, er i stedet anvendt til cykelstier/-baner, udvidede fortovsarealer samt grønne arealer til bl.a. skybrudssikring, herunder forsinkelse af vejafvanding.

Generelt foreslår vi flere steder at benytte fleksible p-pladser forstået på den måde, at de kan indrettes og benyttes til forskellige formål alt afhængig af omgivelserne og evt. årstiden og sæsonen for udeophold.

6.2 Flexible P-pladser

De fleksible p-pladser kan således indrettes med mobile møbler som vist tidligere eller de kan indrettes til cykelparkering. Enten fleksibelt over en sæson og/eller over et døgn. Med hensyn til et døgn skal det forstås således, at der for eksempel er beboerparkering for biler om aftenen og om natten og cykelparkering om dagen. Derudover kan plads for vareleve-ring i præcise tidsrum også indtænkes i disse flexzoner.

Med henblik på at finde egnede lokaliteter til erstatning for de parkeringspladser, som nedlægges i forbindelse med trafiksaneringen af Rantzausgade er der foretaget en screening af gaderne i projektområdet syd for Nørre-brogade, området mellem Nørrebrogade og

6.3 Nye parkerings-muligheder

Tagensvej samt området umiddelbart vest for Jagtvej.

På figur 11 er vist et oversigtskort med angivelse af det antal parkeringsbåse, som umiddelbart vil kunne tilvejebringes i de enkelte gader som erstatning for de 60 parkerings-båse, som nedlægges i Rantzausgade.

Muligheden for at erstatte et givet antal parkeringsbåse med et mindre antal delebils p-båse bør undersøges og evt. afprøves.

Skråparkering på Kapelvej i enden mod Nørrebrogade

Figur 11 Forslag til erstatningsparkering for nedlagte P-pladser i Rantzausgade

7 Klimatilpasning

7.1 Korsgade

Korsgade er udpeget som skybrudsvej og har i den forbindelse en væsentlig rolle i hele klimatilpasningen af Blågårdsgadekvarteret. Gaden trafikreguleres således, at der skabes plads til et samlet grønt forløb i den nordlige del af gaden, kun afbrudt af pladsen foran Korsgadehallen, krydset ved Blågårdsgade og krydset ved Thorupsgade. Det grønne forløb har en variabel bredde på mellem 1,40 og 1,90, men har gennem hele forløbet gode forudsætninger for at kunne rumme et væsentligt volumen i forbindelse med større nedbørshændelser. Ved Korsgadehallen kan vandet rørføres.

Generelt bør det vurderes, hvorvidt adskillelse af tagvand og vejvand skal være en forudsætning for klimatilpasningsløsninger i Korsgade. Vejvand vil generelt kræve rensning for videreførelse til recipient grundet forurening fra biler og saltning.

Som løsningsmulighed kan tagvand løbe via tagnedløb til vejbede med særligt tilpasset beplantning. Plantebede kan forbindes af render (Chaussesten eller beton) og løbe til recipient (Peblinge sø).

Hvis vejvand skal ledes til Peblinge sø, kræves rensning. Rodzoneanlæg kan indtænkes som løsningsmulighed. Renses vandet tilstrækkeligt kan det sammenkobles med løsninger for tagvand, hvis ikke rensningen er tilstrækkelig, kan vejvandet forsinkes i separate løsninger, hvorfra det drosler til afløb/kloak.

Løsninger kan udformes som render, der anvender det areal, der er til rådighed i forhold til de trafikale løsninger. Render kan enten være diskret udformet som evt. chausséstensrender eller som mere dominerende løsninger.

Sidstnævnte vil givetvis skabe større volumen og dermed kunne bidrage væsentligt til håndtering af regnvand. En markant rende med stor kapacitet kan udformes således, at den er tilgængelig og anvendelig også i "tørre" perioder. Beplantning vil udover at have en rensende effekt også bidrage med æstetisk værdi i perioder uden regn. Nedenfor er vist eksempler på hvorledes klimatilpasningsløsninger kan sammentænkes med planter og ophold.

Odinsparken, Nørrebro. Grønt regnvandsbed

Vandrende med krakkeleret tørkeudtruk

Opholdsinventar gennem park med åben vandrende

Tåsinge Plads, Sankt Kjelds Klimakvarter

7.2 Rantzausgade

Rantzausgade skal ifølge klimatilpasningsplanen indgå som forsinkelsesboulevard.

I forbindelse med trafikreguleringen i Rantzausgade (løsning som fokuserer på cyklisterne) er det blevet muligt at skabe tre grønne uafhængige forløb i den nordlige side af gaden. Det anbefales at inddrage disse forløb som forsinkelsesvoluminer, som forbindes internt af et mere eller mindre synligt rendeforløb.

Under de grønne forsinkelsesbassiner og evt. under cykelstier kan der etableres faskiner, som vil bidrage til øget volumen i hele vejforløbet. Fra faskinerne kan regnvandet drosle til kloakken.

Grundet den trange plads i gaden er en mulig kobling mellem forsinkelsesbassinerne at føre vandet i en rende mellem fortov og cykelsti). Der vil således være en naturlig føring af vandet i et v-formet forløb mellem forsikelsesbassinerne. Alternativt kan en chaussestensrende føre vandet mellem bassinerne - Dette kræver tilpasning til de foreslående trafikale forhold.

Nedenfor er der vist eksempler på hvorledes forsinkelsesbassiner og render kan udformes.

Åben vandrende langs sti med mulighed for direkte kontakt

Grøn regnvandsforsinkelse langs gade i Portland, USA

Grøn regnvandsforsinkelse på plads i Portland, USA

Regnvandsbed langs gade i Portland, USA

Vand intergreres og synliggøres i gadebilledet, og skaber mulighed for fysisk interaktion

8 Forslag til Stedspecifikke Reguleringer og Ombygninger

8.1 Rantzausgade

Rantzausgade er en forholdsvis smal gade med tre buslinjer (13, 66 og 92N), knap 14.000 cyklister i døgnet, fodgængere og parkerede biler. Der er i dag længdeparkering i begge sider af vejen. Tællinger viser, at parkeringspladserne har en belægningsgrad på 0 - 60 % i morgen- og aftentimerne, mens der i eftermiddagstimerne er registreret en belægningsgrad på 60 - 80 %.

Der er etableret to busbump i Rantzausgade, hvor vejen indsnævres til 4 meter, således at der kun tillades kørsel i én retning ad gangen. Bumpet er dimensioneret til en hastighed på 40 km/t, og er afgrænset af 1 meter brede heller med kantstensopspring. Uden om bumpet har cyklisterne 2,20-2,40 meter brede cykelbaner. Biler parkeret i disse tvinger ofte cyklisterne til at passere henover busbumpene.

Foruden cykelbanerne ved busbumpene er der ikke markeret særlige cykelfaciliteter på vejen, hvilket betyder, at de mange cyklister må cykle mellem parkerede og kørende biler og busser.

Rantzausgade har et samlet vejudlæg på ca. 15 meter fra husmur til husmur på strækningen mellem Brohusgade og Åboulevard. Mellem Brohusgde og Nørrebroruten er vejudlægget på 17-18 meter. Dette vejudlæg tillader ikke, at man kan etablere cykelsti i begge sider, med mindre hovedparten af parkeringen i gaden fjernes. Der hvor vejen er smallest og eksisterende fortove bevares, er det ikke muligt både at have cykelstier og opfylde Movias krav til en kørebanebredde på 6,50 m, når der er dobbeltrettet bustrafik. Ved enkeltrettet trafik er det muligt at etablere en kørebanebredde på ned til 3,5 - 4 meter.

Nedenfor er der listet to forskellige forslag. Det første forslag, som også er det anbefalede forslag, har fokus på de mange cyklister i gaden, mens det andet forslag primært fokuserer på buspassagerne.

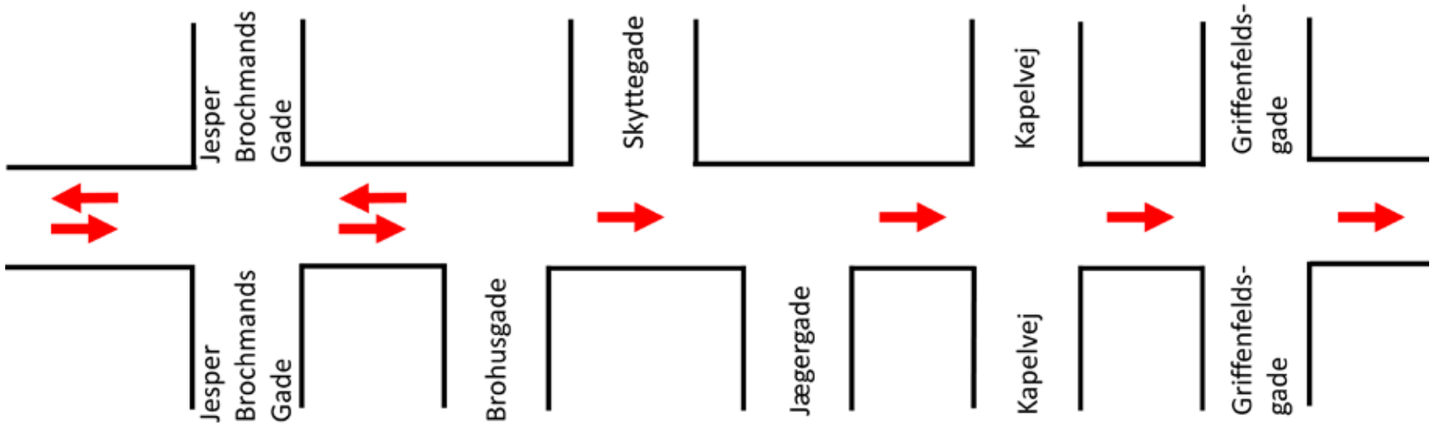
Rantzausgade i myldretiden

8.1.1 Cyklister i fokus (anbefalet løsning)

Af tegning Rantzausgade forslag 1 (figur 14) fremgår løsningsforslaget, hvor cyklisterne er i fokus.

I denne løsning ensrettes Rantzausgade på hovedparten af strækningen mod City, og det er dermed muligt at reducere kørebanebredden til 3,5 - 4 meter. I den nordvestlige ende af Rantzausgade, mellem Nørrebroruten og Brohusgade, bibeholdes vejen dobbeltrettet. Af figur 12 fremgår ensretningerne på Rantzausgade i dette løsningsforslag.

Figur 12 - Ensretniger i Rantzausgade



Der kan etableres cykelstier/-baner i begge sider af vejen på 2,50 meter. I den nordlige side etableres flexarealer med plads til klimatilpasning og byliv, mens der i sydsiden er bevaret enkelte parkeringsbåse. I løsningsforslaget er der bevaret 19 ud af de 79 eksisterende parkeringsbåse, hvilket er en reduktion på ca. 76 %.

Med henblik på at frigøre kørebaneareal i Rantzausgade til andre formål foreslås det at kun bustrafikken mod City bibeholdes på den ensrettede strækning af Rantzausgade, mens busser, der kører væk fra City flyttes til Åboulevard, Brohusgade og den vestlige del af Rantzausgade. Figur 14 er en vignet, der viser den foreslåede busdrift på Rantzausgade. Ved at flytte bussen i retningen fra City væk fra hovedparten af Rantzausgade og ud på Åboulevard frigøres et større areal af Rantzausgade til bløde trafikanter. Ensretningen vil betyde flytning af to busstoppesteder til Åboulevard, men er det sker på den strækning, hvor afstanden mellem Rantzausgade og Åboulevard er kortest.

Hvor Rantzausgade udmunder i Åboulevard er der i dag en lille trekantet fodgænger-ø med et træ. I forbindelse med ensretningen kan denne ø udvides og kobles til facaderækken og dermed udgøre en lille grøn markering af en fredeligere Rantzausgades begyndelse.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Det foreslås, at der i krydsene Jesper Brochmands Gade/Rantzausgade og Skyttegade/Ratnzausgade etableres hævede flader. Disse vil sænke motorkøretøjernes hastighed, samt bringe de bløde trafikanter i fokus. Derudover foreslås det, at busstoppestederne flyttes, så de placeres umiddelbart efter de hævede flader. Det gør, at køretøjer der ønsker at overhale busser, der holder ved stoppestederne, har frit udsyn til de bløde trafikanter på de hævede flader, og dermed kun overhaler bussen, hvis der ikke er bløde trafikanter på den hævede flade.

De eksisterende vejindsnævringer beholdes som de er i dag.

Busstoppesteder

I retningen mod City placeres et busstoppested efter hver af de to hævede flader på gaden for at skabe gode oversigtsforhold til de hævede flade. Derudover skal der samtidig være et stoppested i den østlige ende af Rantzausgade. Det betyder, at der i alt er tre busstoppesteder på Rantzausgade mod City, hvilket er et stoppested mere end der er i dag. I retningen fra City placeres et stoppested efter den hævede flade i krydset ved Jesper Brochmands Gade.

Fordele

Der opnås god plads til bløde trafikanter, byliv og klimatilpasning, da kørebanen kan indsnævres markant. Det giver plads til bredere fortove og cykelstier i begge sider af vejen og vil skabe større tryghed for skolebørn og andre fodgængere og cyklister der færdes i gaden og evt. har behov for at krydse denne. Det øgede antal hastighedsdæmpende foranstaltninger vil også medvirke til at nedsætte bilernes hastighed. Beboere i gaden vil føle sig mindre generet af rystelser, når busserne kører i gaden, da antallet af busser halveres.

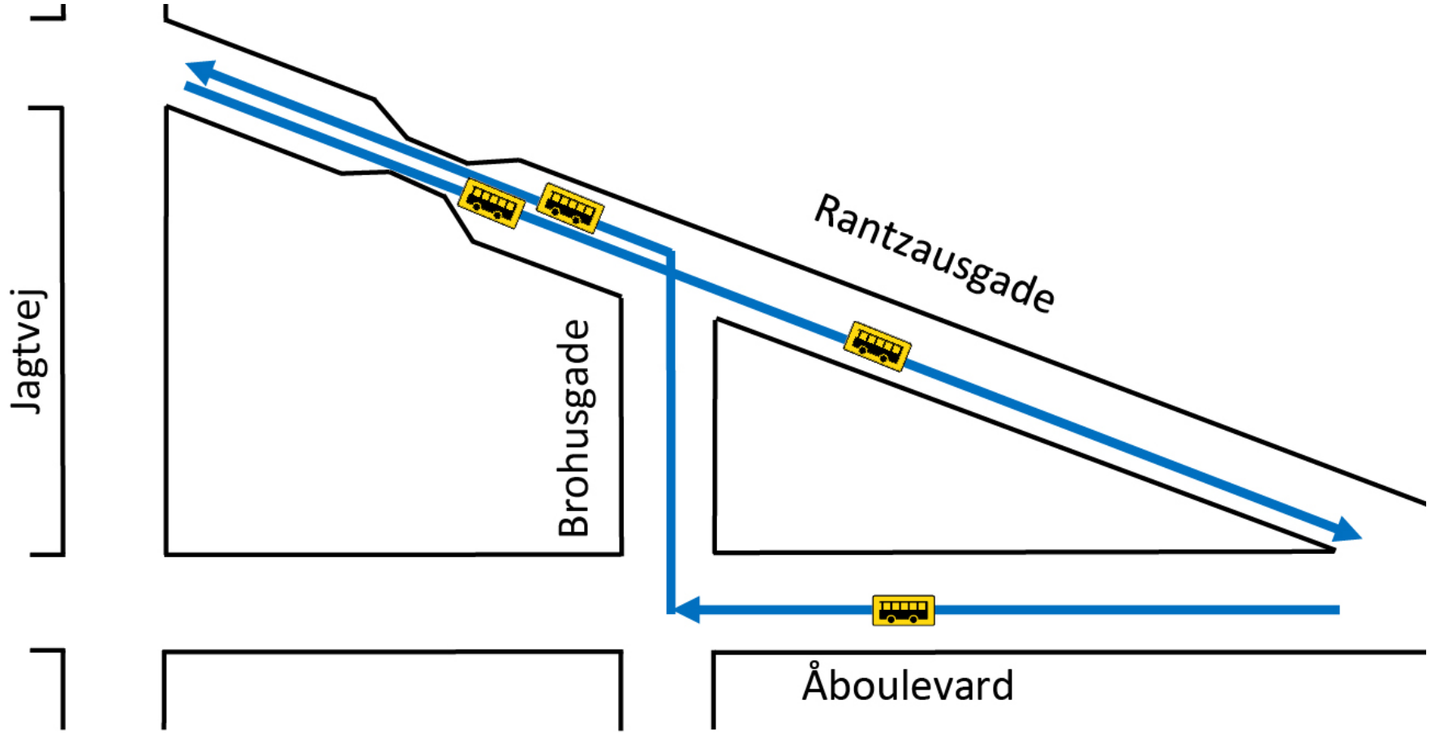
At etablere et ekstra stoppested i retning mod City vil give bedre adgangsmuligheder for beboerne, og stoppestedernes placering vil gøre det trygt for skolebørn og andre fodgængere, der ønsker at krydse vejen på de hævede flader.

Ulemper

Fremkommeligheden for bussen i retning væk fra City vil blive noget forringet, da bussen ledes via Åboulevard og Brohusgade. Det er ukendt, hvor store driftsomkostninger en sådan omlægning af busdriften er forbundet med. Desuden vil mange beboeres adgang til bustransport være forringet, da afstanden til nærmeste busstoppested med busser væk fra City øges.

Den store reduktion i antallet af p-pladser kan føre til, at flere parkerer ulovligt, og presset på parkeringspladserne i sidegaderne må forventes øget.

Cykelbaner/cykelstier med en bredde på 2,50 meter er muligvis ikke nok til at tilgodese de mange cyklister, så nogle evt. vælger at benytte kørebanen. Desuden kan konsekvensen være, at nogle bilister vil øge hastigheden på strækningerne mellem de hastighedsdæmpende foranstaltninger, nu hvor de ikke længere skal sno sig mellem parkede biler og cyklister.



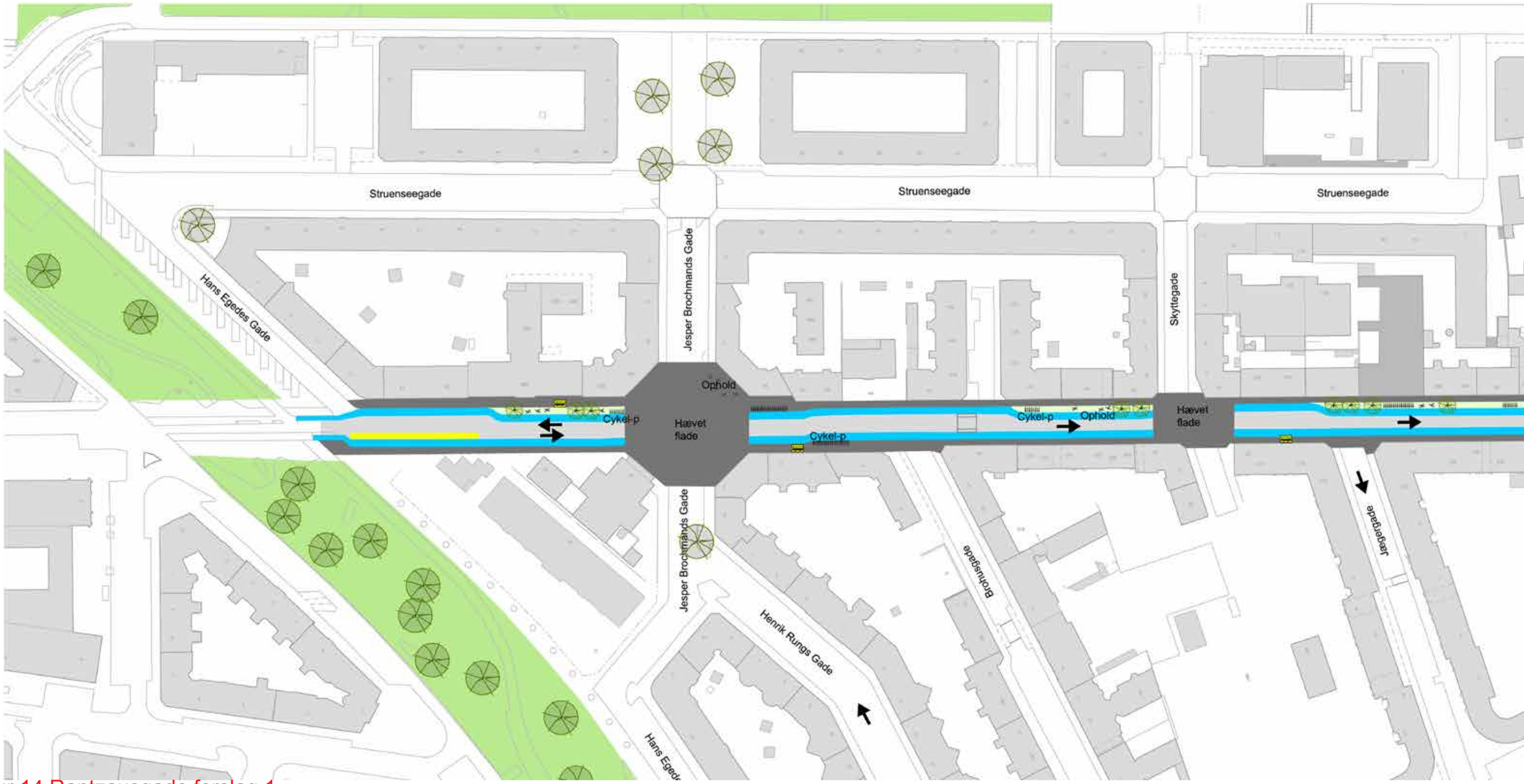
Figur 13 – Bustrafik mod City ad Rantzausgade og væk fra City ad Åboulevard, Brohusgade og Rantzausgade.

Flexareal udnyttes til cykelparkering

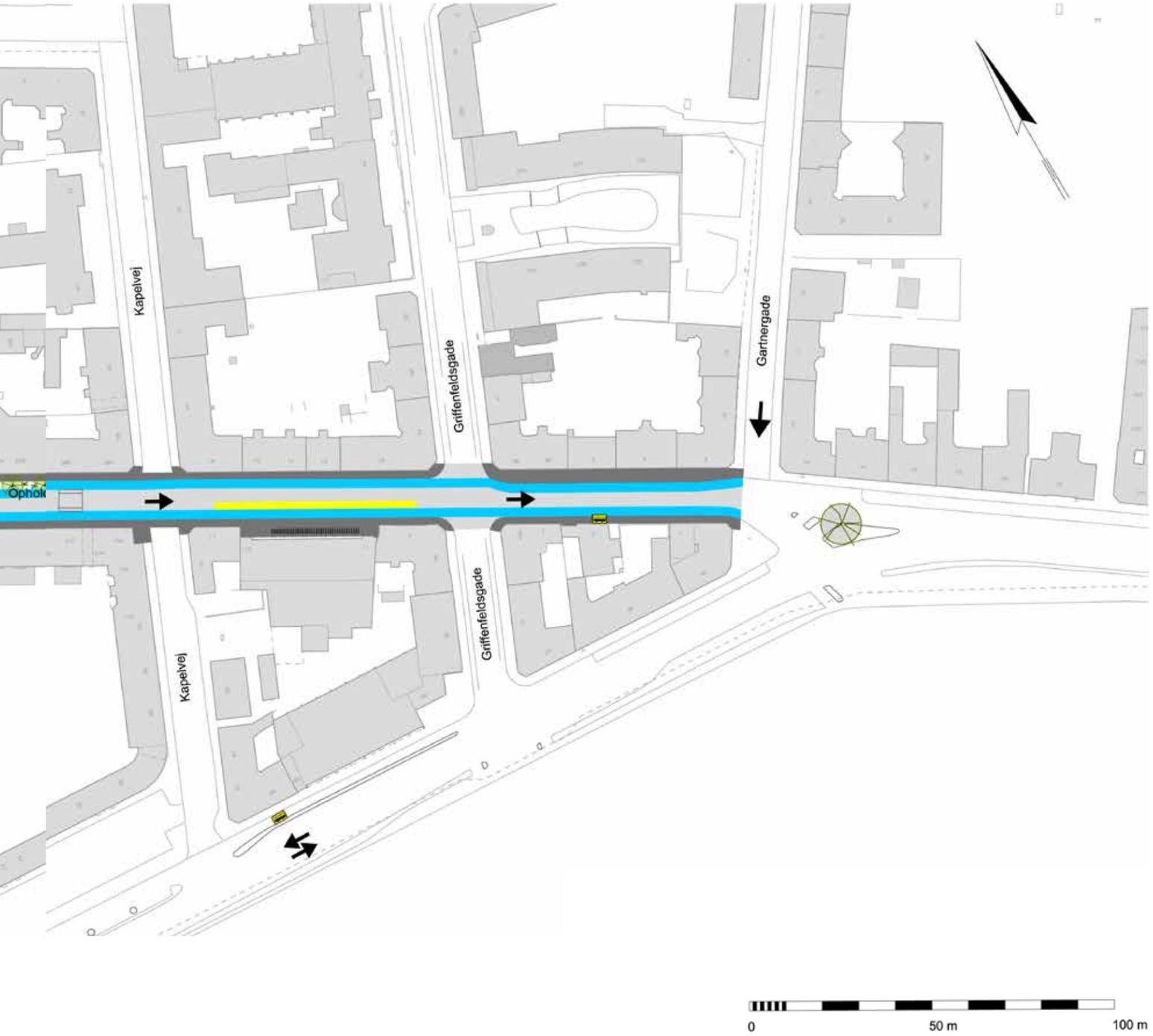
Flexareal udnyttes til ophold og udeservering foran café

Midlertidigt grønt byrum og indsnævring af kørebane, kilde: Områdefornyelsens facebookside

RANTZAUSGADE FORSLAG 1: ANBEFALET LØSNING



Figur 14 Rantzausgade forslag 1



- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Busstoppested
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump

8.1.2 Buspassagerer i fokus

Af tegningen Rantzausgade forslag 2 (figur 16) fremgår løsningsforslaget, hvor buspassagerne er i fokus.

I dette løsningsforslag bibeholdes busser i begge retninger på gaden. (se figur 15).

Bibeholdelse af bustrafikken i begge retninger nødvendiggør en kørebanebredde på minimum 6,5 meter. Det er dermed kun muligt at etablere en cykelsti på 2,20 meter i den ene side af vejen. Denne kan både placeres i retning mod eller væk fra City.

Det foreslås, at længdeparkeringen etableres i samme side som cykelstien, og at der i den modsatte side af vejen etableres et standsningsforbud, så cyklisterne i denne retning ikke skal cykle mellem parkerede biler. I forslaget er stort set alle parkeringspladser i gaden erstattet med flexarealer, man det vil være muligt at bevare omkring 20-30 % af parkeringen i gaden, afhængig af hvor meget klimatilpasning og andre byrumstiltag, der ønskes i gaden.

Flexarealerne er placeret i nordsiden af vejen, hvor der er mest sol.

I forslaget etableres en bussluse, der skal mindske antallet af gennemkørende og uvedkommende biltrafik. Slusen, som svarer til den, som er etableret på Nørrebrogade på strækningen mellem Elmegade og Fælledvej, kan eksempelvis etableres mellem Kapelvej og Griffenfeldsgade. Hvis busstoppestederne i busslusen placeres over for hinanden, spærres vejen, når busser fra begge retninger holder ved stoppestederne. Derudover foreslås det, at der lægges rød asfaltbelægning, så det er tydeligt, at gennemkørende biltrafik ikke er tilladt. Cyklisterne ledes uden om busslusen via to cykelstier med en bredde på 2,20 meter.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger

I krydset Jesper Brochmands Gade/Rantzausgade og krydset Skyttegade/Rantzausgade etableres hævede flader, der skal sikre bedre vilkår for fodgængere og mindske hastigheden i gaden. Ved Skyttegade vil denne flade ligeledes medføre en mere sikker krydsning for skolebørnene.

De eksisterende vejindsnævringer på gaden bevares.

Busstoppesteder

Det foreslås, at busstoppestederne på gaden placeres umiddelbart efter de hævede flader, så bussen ikke spærrer for oversigten til den hævede flade, og dermed de bløde trafikanter, som ønsker at krydse gaden. Det foreslås, at der placeres tre busstoppesteder i hver retninger, en ved hver af de hævede flader samt i busslusen. Det er flere stoppesteder end der allerede er på strækningen, men det vil både forbedre forholdene for buspassagererne og samtidig være med til at sænke hastigheden i gaden.

I østlig retning (mod City) foreslås det, at stoppestederne placeres følgende steder: et mellem Jesper Brochmands Gade og Brohusgade, et mellem Skyttegade og Jægergade samt et i busslusen ud for Irma. I vestlig retning placeres stoppestederne følgende steder: i busslusen ud for Falafelkælderen, umiddelbart vest for Skyttegade og sidste stoppested placeres umiddelbart vest for Jesper Brochmands Gade.

Busstoppestederne i busslusen placeres over for hinanden, så vejen spærres, når busser fra begge retninger holder ved stoppesederne

Fordele

Der vil være gode adgangsmuligheder til bustrafikken, både mod og væk fra City. Desuden vil omlægningen af busstoppestederne (herunder placering af et ekstra busstoppested i begge retninger), yderligere forbedre passagerernes tilgængelighed til busserne. Det øgede antal hastighedsdæmpende foranstaltninger vil også medvirke til at nedsætte bilernes hastighed, og de vil også resultere i øget tryghed og sikkerhed for bløde trafikanter, der krydser gaden ved de hævede flader.

Ulemper

Cyklisterne er nødt til at cykle på kørebanen i den ene retning, dog ikke mellem parkede biler, såfremt standsningsforbuddet, i den side af gaden, hvor der ikke etableres cykelsti, overholdes.

Den store reduktion i antallet af p-pladser kan føre til, at flere parkerer ulovligt.

Cykelbaner/cykelstier på 2,50 meter i den ene side af vejen, er muligvis ikke nok til at tilgodese de mange cyklister, så nogle evt. vælger at benytte kørebanen. Desuden kan konsekvensen være, at nogle bilister vil øge hastigheden på strækningerne mellem de hastighedsdæmpende foranstaltninger, nu hvor de ikke længere skal sno sig mellem parkede biler og cyklister.

Beboerne i gaden vil fortsat føle sig generet af rystelser, når busser kører gennem gaden.

Det kan være vanskeligt for politiet at håndhæve gennemkørselsforbuddet i forbindelse med busslusen på gaden.

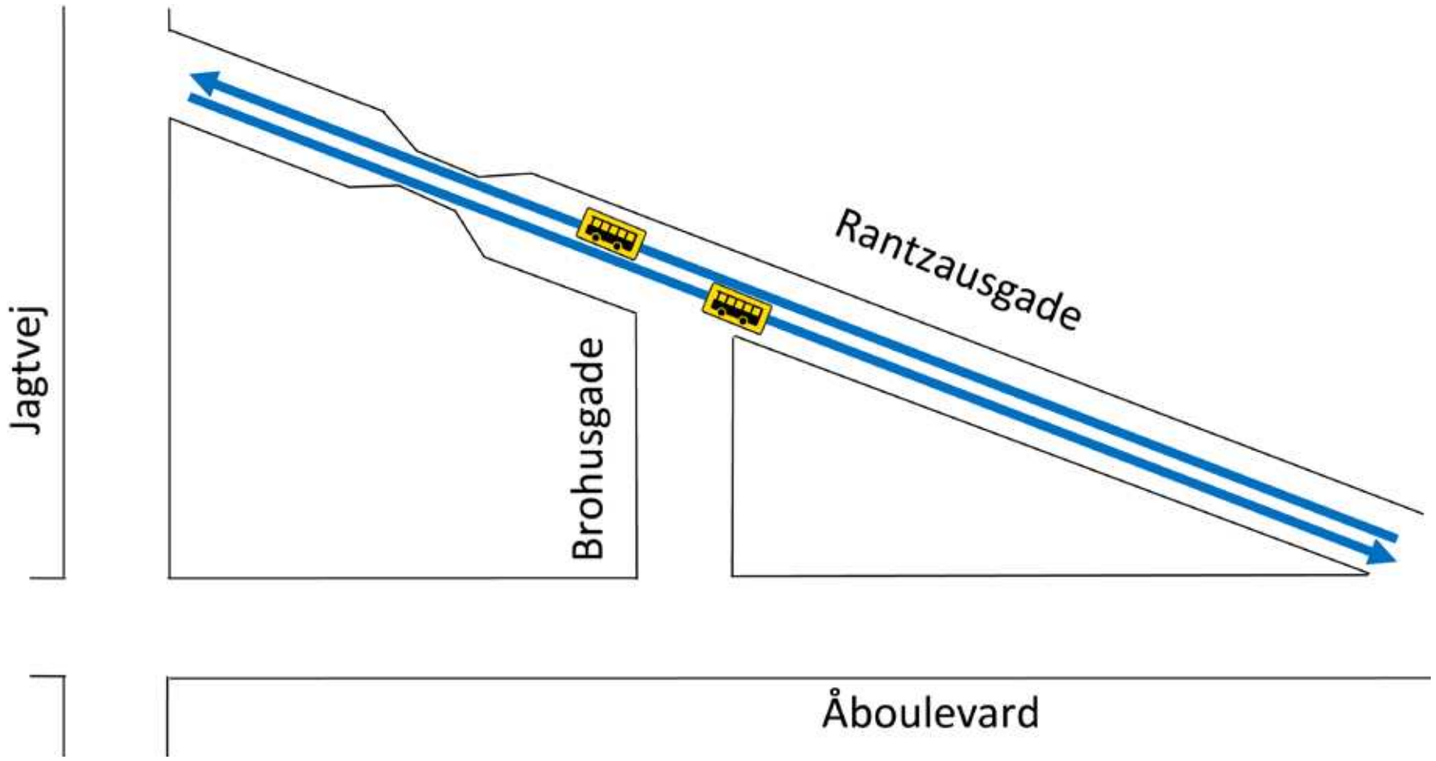
8.1.3 Byliv for begge løsningsforslag

Generelt er det et spørgsmål om prioritering hvor meget areal man vil have til byliv og på hvilken måde.

Da gaden er udvalgt til at være en forsinkelsesboulevard er de grønne elementer naturligt vigtige. Samtidig ser vi også et behov for ophold og cykelparkering og her tænker vi generelt at foreslå præcist udformede overdækninger/dæk hvorunder vandet kan løbe i tilfælde af større regnhændelser. Disse dæk kan indrette til ophold, privat eller offentligt, eller til cykelparkering alt afhængig af en prioritering.

Derudover er der naturligvis også muligheden for at plante træer i de samme zoner

Rantzausgade, cykler på p-plads



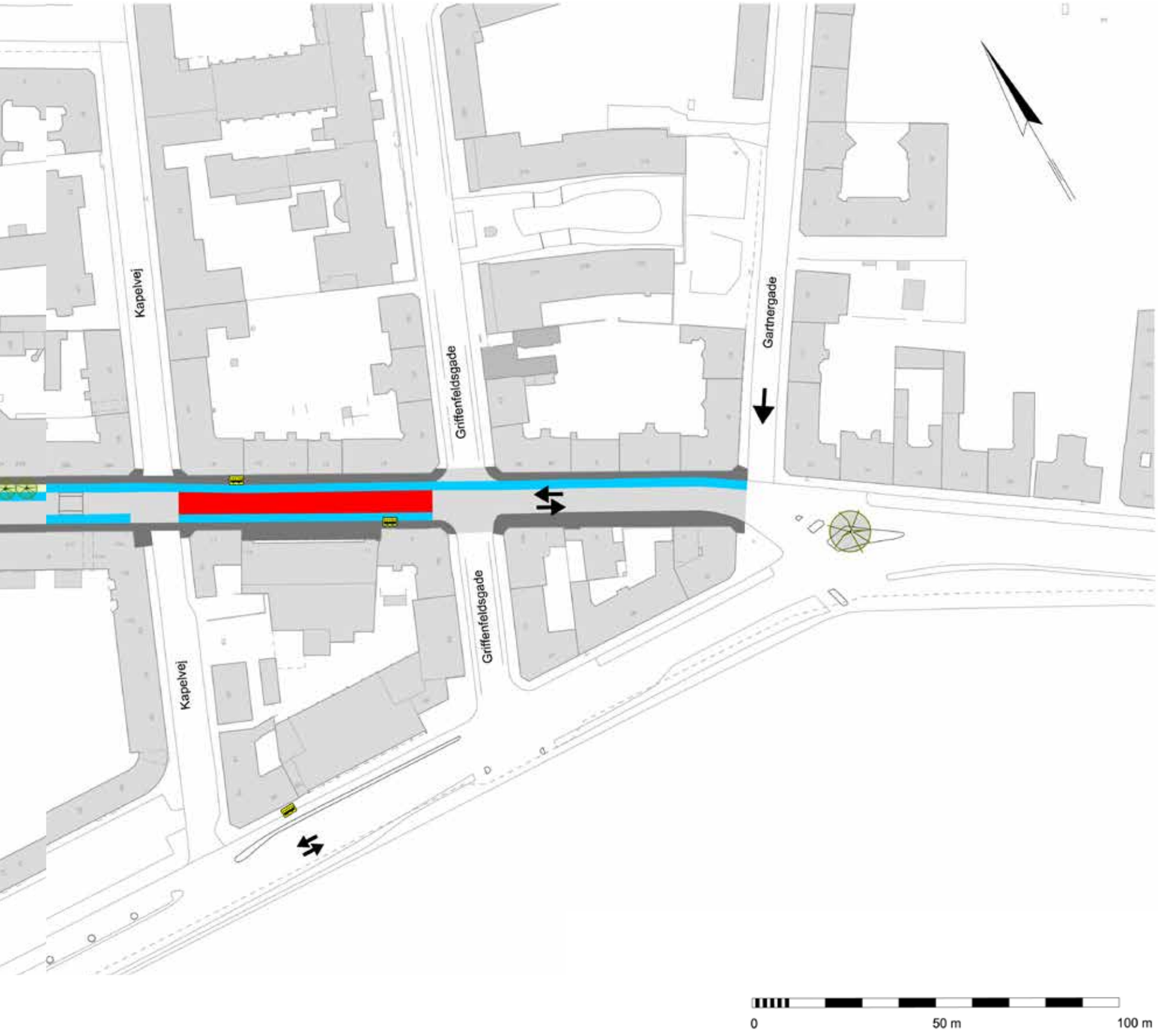
Figur 15 – Bustrafik på Rantzausgade som i dag.

Vejindsnævring skaber mulighed for cykelsti i begge retninger, samt flexområde i den ene side

Fortovsudvidelse skaber rum for byliv på Vester Voldgade

RANTZAUSGADE FORSLAG 2

Figur 16 Rantzausgade forslag 2



SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump

Busstoppested

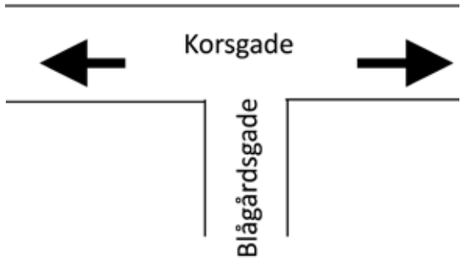
8.2 Korsgade

Korsgade er i dag en multifunktionel gade, der flittigt benyttes af gennemkørende biltrafik, cyklister, fodgængere og skolebørn samt busser på den vestlige delstrækning. Vejen benyttes som skolevej, da den forbinder Blågårds Skole og fritidshjemmet i Muregården i Thorupsgade. De mange trafikanter i gadens smalle profil skaber utryghed, især for børnene, der skal krydse sidevejstilslutningerne ved Griffenfeldsgade og Stengade, samt ved pladsen foran Korsgadehallen. Utrygheden skyldes primært bilisterne og cyklisternes høje fart.

Foruden håndteringen af de mange bilister, cyklister og fodgængere, er Korsgade udpeget til skybrudsvej i Københavns Kommunes klimatilpasningsstrategi. Korsgade skal derfor fremover håndtere store mængder regnvand, der skal ledes fra Indre Nørrebro til Peblinge Sø.

Af tegningen Korsgade (figur 19) fremgår det samlede løsningforslag for Korsgade. Nedenfor beskrives forslagets enkelte elementer.

Figur 17 – Modsatte ensretninger fra Blågårdsgade, der sikrer plads til andre funktioner og sænker bilernes hastighed



8.2.1 Ensretninger

Med henblik på at frigøre kørebaneareal til andre formål og samtidig mindske antallet af gennemkørende biler både i Stengade og Korsgade forslås en løsning, hvor Korsgade ensrettes i to forskellige retninger fra en sidegade, således, at det ikke er muligt at gennemkøre hele Korsgade. Der foreslås en ensretning mod nordvest fra Blågårdsgade, der fortsætter til Stengade, og en ensretning mod sydøst fra Blågårdsgade til Thorupsgade, se Figur 17.

En ensretning mod nordvest fra Blågårdsgade til Stengade vil desuden sikre, at det ikke er muligt at svinge til venstre fra Stengade ud på Korsgade, hvorved det overordnede vejforløb Stengade-Korsgade-Griffenfeldtsgade markeres.

Såfremt den nuværende trafikstruktur i kvarteret opretholdes, hvor kun bustrafik i Stengade er tilladt, foreslås det, at ensretningen af Korsgade forlænges fra Stengade til Griffenfeldtsgade, dog således at det fortsat vil være muligt for busser at køre i begge retninger på Korsgade mellem Griffenfeldsgade og Stengade. Det er derfor ikke muligt at lave en traditionel ensretning på denne strækning. Derfor foreslås en løsning, hvor der etableres en busbane i sydøstlig retning mellem Griffenfeldsgade og Stengade, hvormed det kun er lovligt for busser at dreje til højre fra Griffenfeldsgade og ind på Korsgade, se Figur 18.

En ensretning af Korsgade muliggør, at kørebanen kan indsnævres til 3,5 meter på strækninger, hvor der ikke kører busser. Dermed frigives mere plads til klimatilpasning, cyklister og fodgængere.

Ensretning af Korsgade mellem Stengade og Griffenfeldsgade indgår dog ikke som et del af løsningsforslaget i den overordnede trafikstruktur, hvor Nørrebro samles i én trafikenklave.

Der lægges i forslaget ikke op til at reducere antallet af p-pladser i gaden.

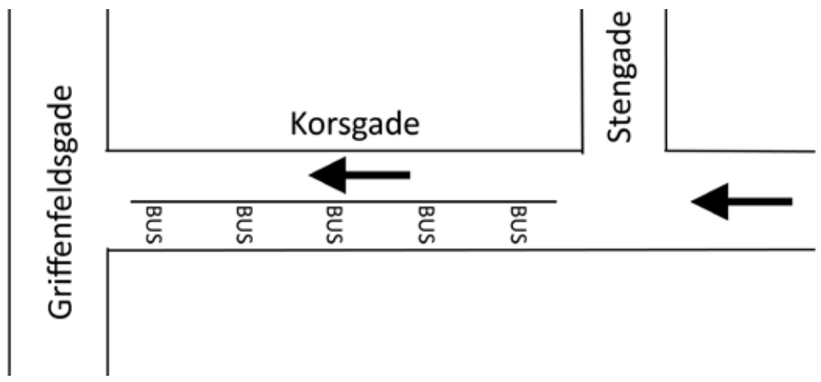
8.2.2 Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Foruden ensretning af vejen etableres en række hastighedsdæmpende foranstaltninger. Korsgade er en stillevej, dvs. at den er klassificeret til en hastighed på 30 km/t, hvorfor der opfordres til, at man etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger med 70-75 meters afstand.

De hastighedsdæmpende foranstaltninger på Korsgade er:

- En hævet flade ved Korsgadehallen, hvor hastigheden sænkes til 15 km/t
- En hævet flade i krydset ved Blågårdsgade, hvor hastigheden sænkes til 15 km/t
- Et bump midt mellem Blågårdsgade og Wesselsgade designet til 30 km/t
- En hævet flade i krydset ved Thorupsgade, hvor hastigheden sænkes til 15 km/t

Figur 18 – Busbane i sydøstlig retning mellem Griffenfeldsgade og Stengade. Dette er kun en løsning i den nuværende trafikstruktur



Korsgade mod vest ved Stengade

Korsgade mod vest ved Gartnergade

Korsgade mod øst

Korsgade mod øst ved Korsgadehallen

Korsgade mod vest ved Korsgadehallen

8.2.3 Forhold for cyklister

Ensretningerne muliggør etablering af cykelbaner/cykelstier på 2 meter i den ene side af vejen. Da vejen ikke ønskes ensrettet for cyklister, er det nødvendigt at etablere modstrømscykelstier eller – baner, dvs. at der skal være cykelarealer mod ensretningen. Det betyder, at cyklisterne mellem Griffenfeldsgade og Blågårdsgade har en cykelbane/-sti i sydøstlig retning, mens cykelbanen/-stien mellem Blågårdsgade og Griffenfeldsgade vil ligge i den nordlige side af vejen. Cyklister, der cykler med ensretningen, skal cykle på kørebanen sammen med bilisterne.

Mellem Griffenfeldsgade og Stengade er der pga. busbanen kun plads til at etablere en 1,5 meter bred cykelbane i vejens sydside.

Som beskrevet i afsnit 5.3 foreslås på Askovgårdens Plads, at der forcyklister i østlig retning etableres en cykelbane/sti syd for Askovgårdens Plads.

8.2.4 Sikker skolevej og opholdsrum for fodgængere

Antallet af gennemkørende biler vil mindskes grundet ensretninger og bilernes hastighed vil mindskes grundet nye hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvilket vil resultere i mere tryghed for børnene, der bruger Korsgade som skolevej.

Da Korsgade skal være en skybrudsvej, er der i forslaget lagt op til, at der i den ene side af vejen etableres en rende, der kan lede vandet ned til søerne. Denne rende vil adskille fodgængerene yderligere fra bilisterne, og vil dermed også biddrage som et tryghedsfremmende element på vejen.

Ved pladsen foran Korsgadehallen etableres en hævet flade, så pladsen bliver samlet og forskellige byrumsfornyelser kan etableres på pladsen. Af figur 10 og figur 11 fremgår forslag til byrumstiltag ved Korsgadehallen.

Da Korsgade netop er udvalgt som skybrudsvej ser vi her en fin mulighed for at indrette pladsen foran Korsgadehallen, helt over til Blågårds Plads som en plads med fokus på vand og især regnvandshåndtering.

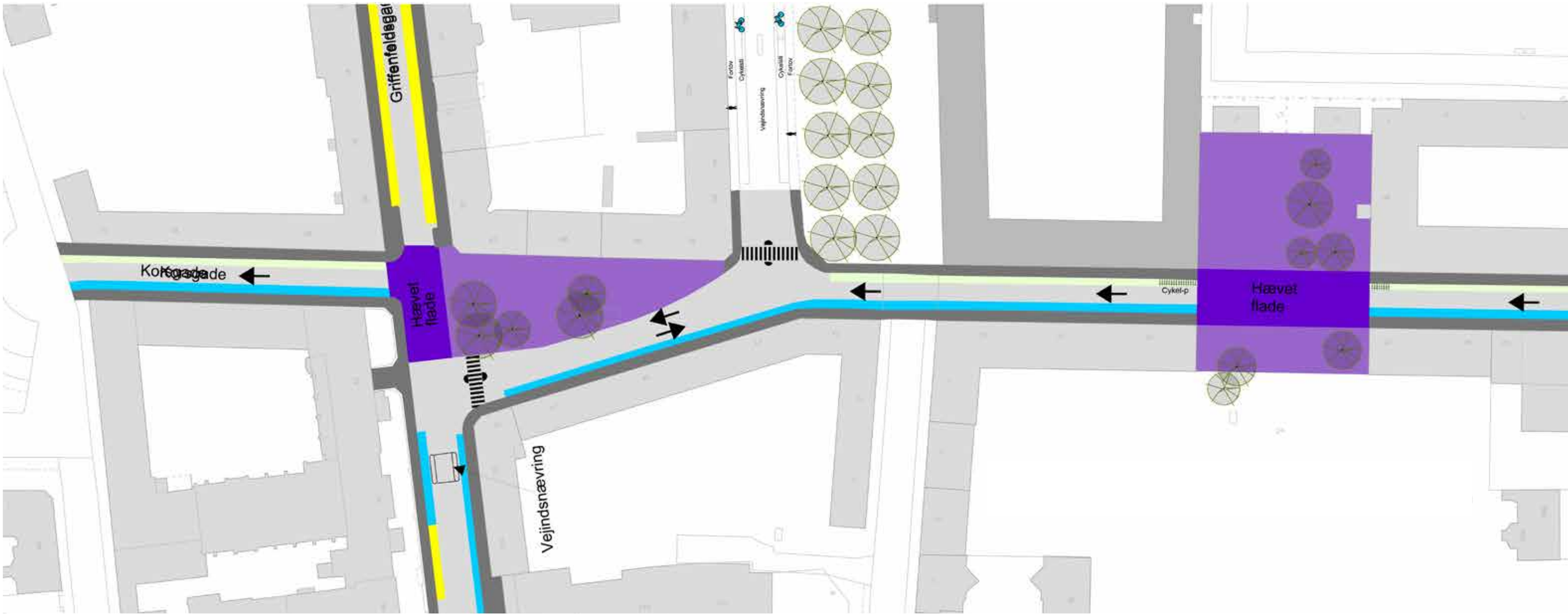
Eksempel på grøn pladsdannelse med klimahåndtering fra Tåsinge Plads på Østerbro. Pladsen foran Korsgadehallen kan have et klimamæssigt fokus som en del af forløbet gennem Korsgade som skybrudsvej.

Midlertidigt opholdsrum på plads foran Korsgadehallen, kilde: Områdefornyelsens facebookside

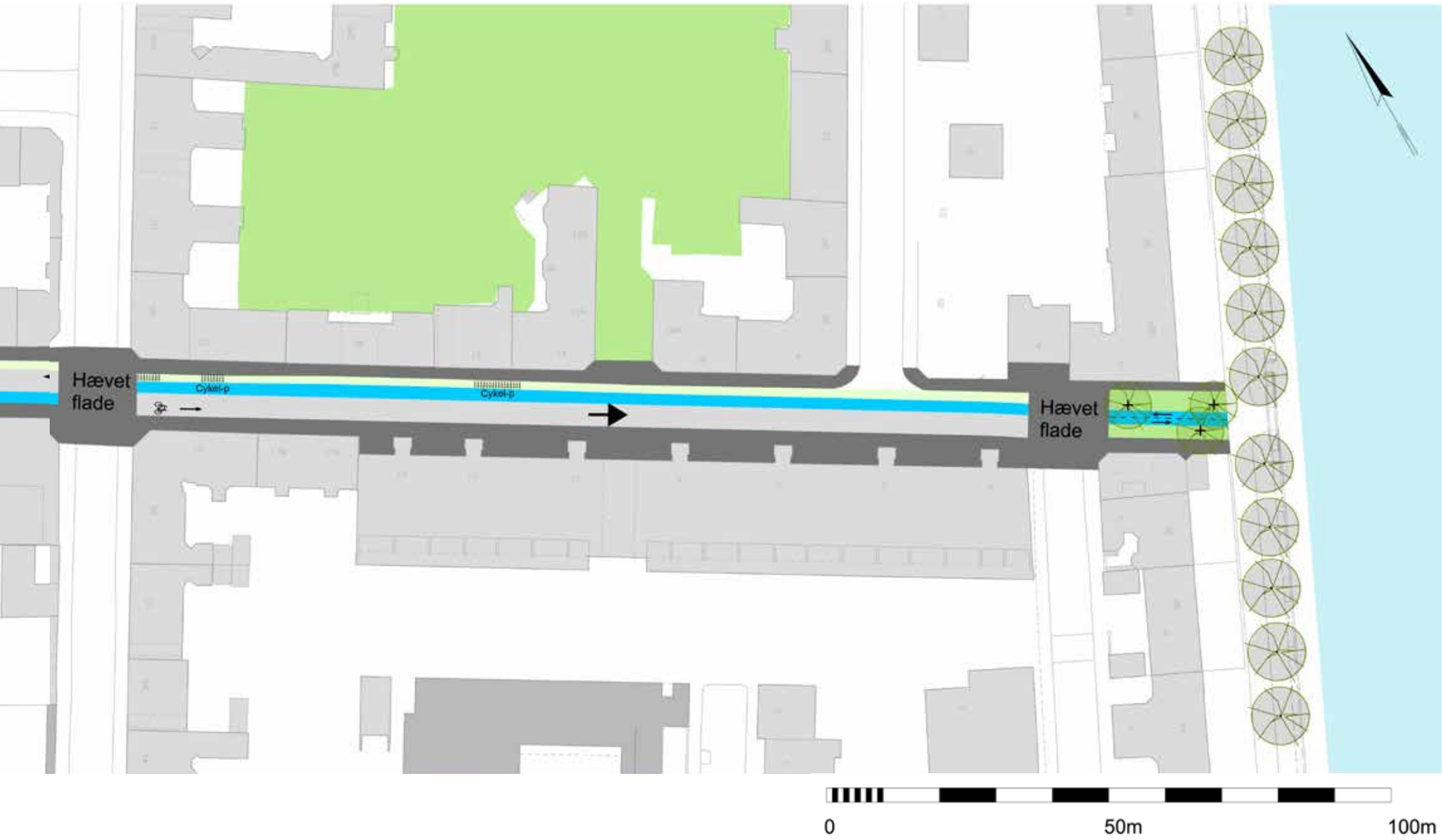
Legegade i Odense. Vejarealet udnyttes til ophold og leg udenfor den trafikale spidsbelastning

Sivegade ved skole på Vester Voldgade, med fælles karakter gennem hele vejprofilet

KORSGADE



Figur 19 Korsgade



SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal / Parkering
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump
- Busstoppested

8.3 Stengade

Stengade er i dag en befærdet vej med både A-busser, cyklister og ca. 3.100 hovedsageligt ulovligt gennemkørende bilister pr. døgn. Busslusen i Stengade er kun markeret med forbudstavler og afmærkning på vejen. Der er dermed ingen fysiske vejelementer, der sikrer, at gennemkørende bilister ikke har adgang.

På Stengade er der på den sydlige del af strækningen regulære cykelstier og et fodgængerfelt med Toronto-blink ved Folkets Park.

Tegning Stengade, forslag 1 (figur 20) Stengade, forslag 2 (figur 21) og Stengade, forslag 3 (figur 22) viser tre forskellige løsningsforslag for udformning af Stengade. Stengade, forslag 1, er det anbefalede løsningsforslag, og det er sammen med forslag 2 tilknyttet den anbefalede trafikstruktur, hvor kvarteret er lukket mod Nørrebrogade. Stengade, forslag 3, knytter sig til den nuværende trafikstruktur, hvor kvarteret er lukket på midten.

Eksisterende forhold på Stengade

8.3.1 Stengade, forslag 1 – Kvarteret lukket mod Nørrebrogade (anbefalet løsning)

Dette forslag er knyttet til trafikstrukturen, hvor Indre Nørrebro er lukket mod Nørrebrogade. Det betyder ligeledes, at Stengade lukkes mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, dog på en sådan måde, at busser stadig kan passere lukningen.

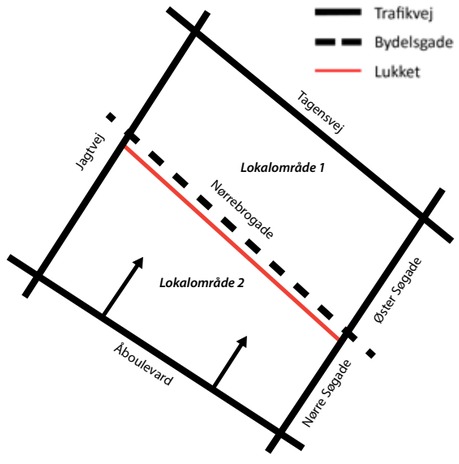
I denne løsning vil Stengade dermed være åben for trafik mellem Korsgade og Baggesensgade.

Med henblik på effektivt at lukke vejen for uvedkommende biltrafik foreslås det, at der etableres to parallelle busgrave mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, således at kun busser og redningskøretøjer af samme størrelse kan passere disse foranstaltninger.

Busgravene kan evt. forsynes med opkørselsramper i hver ende, så bilister, der er kommet ned i graven, kan køre op igen ved egen hjælp. Derved sker der kun skader på bilen, og busdriften generes mindst muligt.

Strækningen mellem Nørrebrogade og Baggesensgade markeres samtidig med rød asfaltbelægning på samme måde som busslusen på Nørrebrogade på strækningen mellem Elmegade og Fælledvej.

Ny overordnet trafikstruktur hvor Indre Nørrebro samles



Cyklisterne skal fortsat have mulighed for at gennemkøre Stengade, hvorfor der skal etableres cykelstier/-baner langs busgravene. For at sikre, at bilerne ikke benytter cykelstierne til passage af busgravene, kan der opsættes steler på hver side af busgravene, så profilet bliver for smalt til at bilerne kan komme forbi

Ved en åbning af Wesselsgade vil den lokale trafik, der skal til den nordlige del af kvarteret fordele sig mellem Stengade og Wesselsgade. Dermed vil antallet af biler på Stengade mindskes væsentligt, mens trafikken på Wesselsgade vil stige.

Øvrige hastighedsdæmpende foranstaltninger

Med denne løsning vil der fortsat være en del lokal trafik på Stengade, og det foreslås derfor, at der etableres en hævet flade med afvigende belægning ved fodgængerovergangen mellem Folkets Park og Prins Jørgens Gade. Den hævede flade skal biddrage til en attraktiv forbindelse mellem Blågårds Plads og Folkets Park. Den vil desuden virke hastighedsdæmpende, samt bringe krydsende fodgængere i fokus, da de er hævet lidt over den øvrige trafik.

Udrykningskøretøjer

Udrykningskøretøjer har adgang til hele området fra Åboulevard og vil dermed ikke blive påvirket af busgravene. Store udrykningskøretøjer har også adgang fra Nørrebrogade på samme måde som busserne, da de vil kunne passere busgravene.

Reguleringer på Nørrebrogade

I forbindelse med den nuværende bussluse på Nørrebrogade på strækningen mellem Elmegade og Fælledvej er der for biler kommende fra vest skiltet med påbudt kørselsretning til højre ad Stengade. En sådan skiltning vil selvsagt ikke kunne opretholdes, når Stengade på strækningen mellem Nørrebrogade og Baggesensgade lukkes for biltrafik. Derfor foreslås busslusen på Nørrebrogade forlænget mod vest til Griffenfeldtsgade, dog kun for biler kommende fra vest, så disse biler ledes ad Griffenfeldtsgade i stedet for Stengade.

I det signalregulerede kryds ved Stengade/Elmegade foreslås signalgivningen ændret, så der i tilfarten fra Elmegade kun vises grøn højre-pil i hovedsignalet. Ligeudkørsel ad Stengade skal dog fortsat være tilladt for cyklister

Fordele ved forslag 1

Antallet af biler i Stengade vil mindskes, da kun lokal trafik vil køre på gaden. Det betyder, at trygheden for bløde trafikanter vil øges, og at der vil være bedre mulighed for at etablere en "blød" forbindelse mellem Blågården og Folkets Park på tværs af Stengade.

Det vil være muligt for lokale beboere at komme rundt i hele kvarteret med bil. Det vil gøre det nemmere for beboere, der leder efter parkeringsmuligheder.

Bussens fremkommelighed påvirkes minimalt (med mindre der kører to biler i gravene). Kun den hævede flade mellem Folkets Park og Blågården vil påvirke bussernes fremkommelighed.

Udrykningskøretøjer har gode vilkår for at betjene området, men responstiden kan muligvis forøges, da ambulancer ikke længere har adgang fra Nørrebrogade. Store udrykningskøretøjer vil dog fortsat have mulighed for betjene området fra Nørrebrogade, da de kan passere busgravene på samme måde som busser.

Det er nemt for politiet at håndhæve denne løsning.

Ulemper ved forslag 1

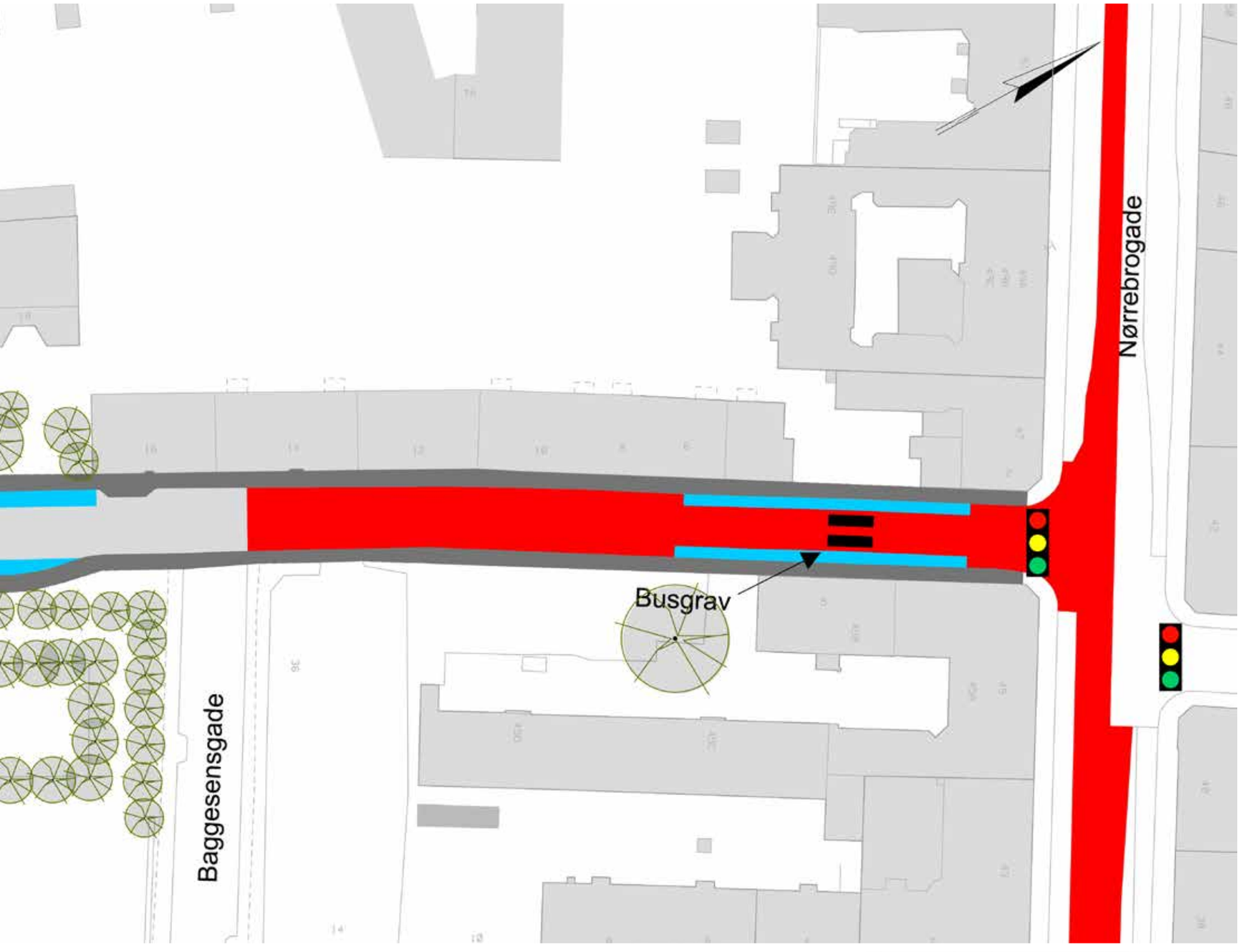
Der vil opstå mere trafik på Wesselsgade, der ved denne trafikstruktur åbnes.

Udrykningskøretøjernes responstid forøges muligvis, da de nu skal køre ind fra Åboulevard.

STENGADE FORSLAG 1: ANBEFALET LØSNING

Vedtaget af områdefornyelsens styregruppe aug. 2015

Figur 20 Stengade forslag 1



SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Busstoppested
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump
- Ændret lysregulering

8.3.2 Stengade, forslag 2 – Alternativ til anbefalet forslag

Dette forslag er ligesom det anbefalede forslag 1 knyttet til trafikstrukturen, hvor Indre Nørrebro er lukket mod Nørrebrogade. Det betyder ligeledes, at Stengade lukkes mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, dog på en sådan måde, at busser stadig kan passere lukningen.

På samme måde som det anbefalede forslag 1 vil Stengade være åben for trafik mellem Korsgade og Baggesensgade.

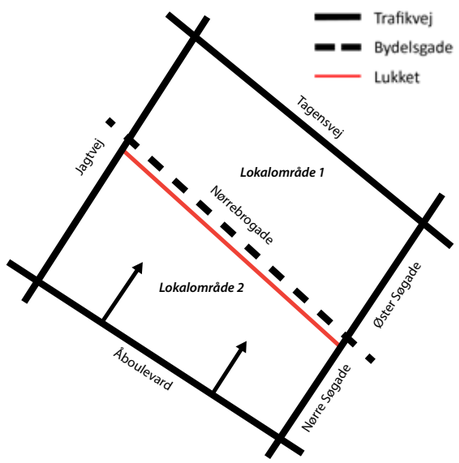
En tegning af Stengade forslag 2 fremgår af figur 21.

Såfremt det ikke er muligt at opnå myndighedsgodkendelse til etablering af busgrave på strækningen mellem Baggesensgade og Nørrebrogade foreslås i stedet etablering af 2 indsnævringer kombineret med busbump i hver ende af strækningen.

Kørebanen er på denne strækning 8,6 m bred, hvilket muliggør markering af 1,5 m brede cykelbaner i hver vejside adskilt fra det 3,6 m brede gennemkørselsspor af 1 m brede heller.

Strækningen mellem Nørrebrogade og Baggesensgade markeres samtidig med rød asfaltbelægning på samme måde som busslusen på Nørrebrogade på strækningen mellem Elmegade og Fælledvej.

Ny trafikstruktur



Ved en åbning af Wesselsgade vil den lokale trafik, der skal til den nordlige del af kvarteret fordele sig mellem Stengade og Wesselsgade. Dermed vil antallet af biler på Stengade mindskes væsentligt, mens trafikken på Wesselsgade vil stige.

Øvrige hastighedsdæmpende foranstaltninger

Med denne løsning vil der fortsat være en del lokal trafik på Stengade, og det foreslås derfor, at der etableres en hævet flade med afvigende belægning ved fodgængerovergangen mellem Folkets Park og Prins Jørgens Gade. Den hævede flade skal biddrage til en attraktiv forbindelse mellem Blågårds Plads og Folkets Park. Den vil desuden virke hastighedsdæmpende, samt bringe krydsende fodgængere i fokus, da de er hævet lidt over den øvrige trafik.

Udrykningskøretøjer

Udrykningskøretøjer vil fortsat have adgang til hele området via både Åboulevard og Nørrebrogade.

Reguleringer på Nørrebrogade

I lighed med det anbefalede forslag 1 foreslås busslusen på Nørrebrogade forlænget mod vest til Griffenfeldtsgade.

I det signalregulerede kryds ved Stengade/Elmegade foreslås signalgivningen ændret, så der i tilfarten fra Elmegade kun vises grøn højre-pil i hovedsignalet. Ligeudkørsel ad Stengade skal dog fortsat være tilladt for cyklister

Endvidere forslås i denne løsning, at signalanlægget i tilfarten fra Stengade altid er i rød hvilestilling. Samtidig etableres detektering af biler ved stopstregen, så en evt. bil, som ulovligt har passeret den lukkede strækning, tilbageholdes indtil der ankommer en bus til krydset (busprioritering). Såfremt der ikke efter højest to omløb ankommer en bus til krydset, skifter signalet til grønt for at undgå, at den ventende bilist kører over for rødt. For cyklister vises normal signalgivning, så de ikke skal vente unødigt.

Fordele ved forslag 1

Ved at forlænge køretiden og dermed gøre det mindre attraktivt at gennemkøre Stengade på den lukkede strækning, kan antallet af biler på Stengade formentlig reduceres så meget, at målet på under 2.500 motorkøretøjer/døgn kan nås.

Udrykningskøretøjer har gode vilkår for at betjene området, men responstiden vil muligvis blive lidt forøget, da også udrykningskøretøjer vil blive påvirket af de hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Ulemper ved forslag 1

Der er ingen garanti for, at målet på under 2.500 motorkøretøjer/døgn opnås med denne løsning. Hvis den sparede tidsgevinst, der opnås ved at køre ulovligt gennem den lukkede strækning på Stengade fortsat er markant større end at køre ad Jagtvej eller Søgaderne, vil der fortsat være nogle, der vælger smutvejen ad Stengade på trods af ulovligheden. Det kan dermed forventes, at antallet af trafikanter på Stengade fortsat vil være højt med denne løsning.

Bussernes fremkommelighed forringes, da den sænkes af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Derudover risikerer busser at skulle vente på, at andre biler passerer vejindsnævringerne, førend bussen selv kan passere. Af samme årsag øges udrykningskøretøjernes responstid muligvis.

Det er svært for politiet at håndhæve denne løsning, da det fortsat vil være nødvendigt direkte at overvåge biltrafikken i gaden for at observere ulovligt gennemkørende bilister

Der vil opstå mere trafik på Wesselsgade, der ved denne trafikstruktur åbnes.

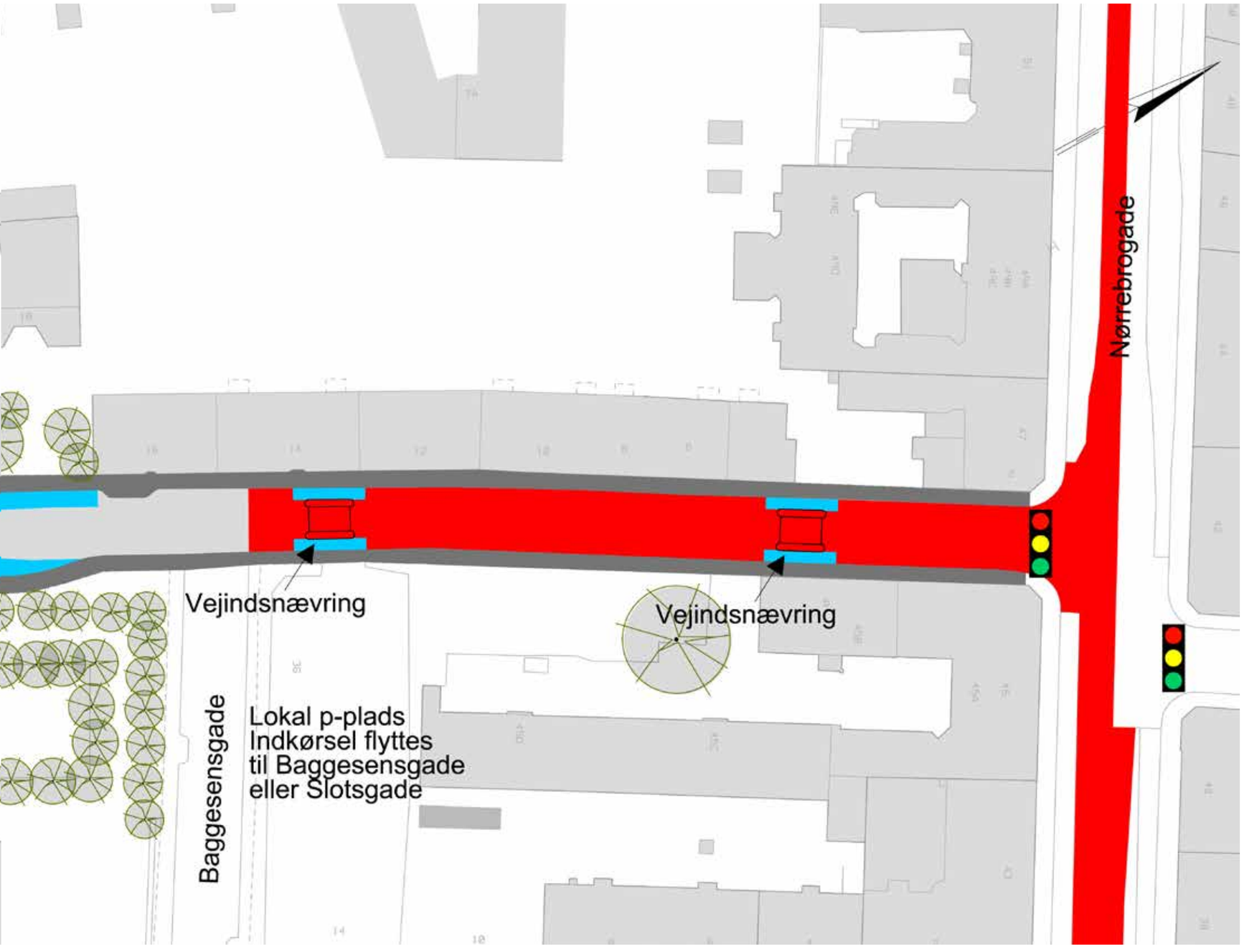
Hævet kørebane med materialeskift langs Victor Borges Plads på Nordre Frihavnsgade som fartdæmpende foranstaltning

Hævet kørebane med fodgængerfelt på Istedgade

STENGADE FORSLAG 2: ALTERNATIV TIL ANBEFALET LØSNING

Indstillet til vedtagelse på TMU okt. 2015

Figur 21 Stengade forslag 2



SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Busstoppested
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump
- Ændret lysregulering

8.3.3 Stengade, forslag 3 – Forbedret status quo

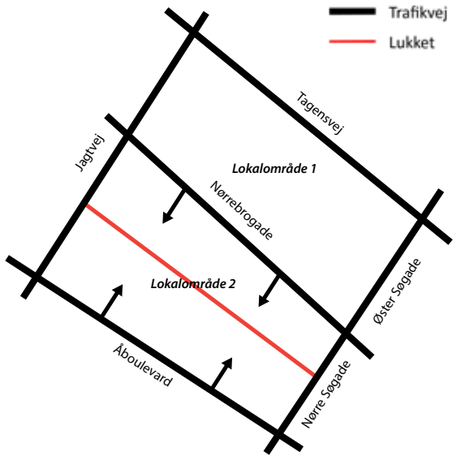
Dette løsningsforslag hænger sammen med den nuværende trafikstruktur, hvor Indre Nørrebro er opdelt i flere trafikenklaver, og dermed er lukket på midten. Løsningsforslaget bygger dermed på, at Stengade fortsat skal være lukket som den er i dag. For at minimere antallet af gennemkørende bilister, skal det dog være endnu mere ufordelagtigt at gennemkøre Stengade således at det politisk vedtagne mål på under 2.500 gennemkørende biler om dagen kan nås. Dette søges opnået ved nedenstående tiltag.

En tegning af Stengade forslag 3 fremgår af figur 22.

Bussluse med grav og opkørselsrampe på Avedøre Havnevej ved Rødovre station

Busgrav på Borgmester Christiansens Gade

Nuværende trafikstruktur



Ensretninger og vejlukninger:

Antallet af gennemkørende biler på Stengade kan blandt andet mindskes ved at ensrette de tilstødende sideveje. Tællinger har vist, at de fleste trafikanter, der (ulovligt) har gennemkørt Stengade fra nord mod syd, kører mod venstre fra Stengade ud på Korsgade. En ensretning af Korsgade mod nordvest skal dermed sikre, at det ikke er lovligt at dreje til venstre på Korsgade.

Derudover ensrettes Korsgade mod nordvest fra Korsgade og ud til Griffenfeldsgade, hvormed det heller ikke vil være muligt at køre til Stengade fra Griffenfeldsgade. I afsnittet om Korsgade er ensretningerne på Korsgade nærmere beskrevet.

At ensrette Korsgade mod nordvest kan dog betyde, at nogle bilister trods ensretningen vil svinge til venstre fra Stengade og ud på Korsgade for dermed at køre ned ad Gartnergade, da det kun er et meget kort stykke, man skal køre mod ensretningen. Det kan lede til kritiske situationer og skabe utryghed blandt fodgængere og cyklister. Det kan i den forbindelse overvejes at vende ensretningen i Gartnergade.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger

For at mindske hastigheden på Stengade foreslås det, at der er etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, som både skal medvirke til større tryghed blandt krydsende fodgængere, samt sikre at trafikanterne er nødt til at opholde sig længere tid ulovligt på Stengade, hvilket forhåbentligt vil afskrække nogle fra at gennemkøre gaden. Da Stengade gennemkøres af buslinje 3A, skal de hastighedsdæmpende foranstaltninger udformes på en måde, der kun i begrænset omfang reducerer bustrafikkens fremkommelighed.

Ved fodgængerfeltet mellem Folkets Park og Prins Jørgens Gade foreslås det, at der etableres en hævet flade med en afvigende belægning, der skal bidrage til en attraktiv forbindelse mellem Blågårds Plads og Folkets Park. Den hævede flade vil desuden virke hastighedsdæmpende, og den vil bringe fodgængerne i fokus, da de hæves lidt over den øvrige trafik.

De relativt store trafikmængder, der er i dag er på Stengade, gør dog, at det ikke er muligt at give fodgængerne prioritet. Reduceres antallet af motorkøretøjer markant på Stengade, kan det være, at prioriteten kan vendes, såfremt Movia accepterer det.

Derudover foreslås det, at der etableres vejindsnævringer to steder på Stengade. Vejindsnævringerne skal sikre, at der kun er gennemkørselsmulighed for én retning ad gangen. I vejindsnævringen på 4 meter kan der desuden lægges et busvenligt pudebump, der også vil reducere de ulovligt gennemkørende bilisters hastighed. En vejindsnævring vil betyde, at bilister risikerer at skulle vente på andre biler og busser, der passerer indsnævringen, hvilket medfører, at bilerne vil opholde sig længere tid ulovligt på Stengade. Det kan dog også betyde, at bussen vil være nødt til at vente på, at en bil har passeret vejindsnævringen, hvormed bussens fremkommelighed forringes.

Såfremt vejindsnævringer ikke ønskes etableret på Stengade, kan disse erstattes med pudebump. Pudebumpene etableres i hver retning, ved siden af hinanden, som et dobbelt pudebump. Dermed kan busserne gennemkøre uden problemer, mens bilerne er nødt til at køre over bumpet. Det vurderes dog ikke, at pudebumpene kan sænke hastigheden så meget som vejindsnævringerne.

Busstoppesteder

Det forslås, at busstoppestederne på Stengade flyttes tættere på hinanden, således at busserne vil danne en barriere, når de holder ved stoppestederne på hver deres side af vejen.

Udrykningskøretøjer

Det vil fortsat være muligt for udrykningskøretøjer at betjene hele Stengade fra både Nørrebrogade og Åboulevard.

Fordele ved forslag 2

Ved at gøre det mindre attraktivt at gennemkøre Stengade, kan antallet af biler på Stengade formentlig reduceres så meget, at målet på under 2.500 motorkøretøjer/døgn kan nås.

Udrykningskøretøjer har gode vilkår for at betjene området, men responstiden vil muligvis blive lidt forøget, da også udrykningskøretøjer vil blive påvirket af de hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Ulemper ved forslag 2

Der er ingen garanti for, at målet på under 2.500 motorkøretøjer/døgn opnås med denne løsning. Hvis den sparede tidsgevinst, der opnås ved at køre ulovligt gennem Stengade fortsat er markant større end at køre ad Jagtvej eller Søgaderne, vil der fortsat være nogle, der vælger smutvejen ad Stengade på trods af ulovligheden. Det kan dermed forventes, at antallet af trafikanter på Stengade fortsat vil være højt med denne løsning.

Bussernes fremkommelighed forringes, da den sænkes af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Derudover risikerer busser at skulle vente på, at andre biler passerer vejindsnævringerne, førend bussen selv kan passere. Af samme årsag øges udrykningskøretøjernes responstid muligvis.

Det er svært for politiet at håndhæve denne løsning, da det fortsat vil være nødvendigt direkte at overvåge biltrafikken i gaden for at observere ulovligt gennemkørende bilister

8.3.4 Byliv (gælder alle 3 forslag)

For alle 3 forslag gælder at krydsningen mellem Blågården og Folkets Park foreslås markeret gennem ændring af belægningen for at tydeliggøre den tværgående forbindelse med prioritet for de bløde trafikanter. Arealet er som tidligere nævnt hævet og prioriterer dermed også i tilgængelighedsmæssig forstand den tværgående bløde forbindelse.

Udformningen af den hævede flade kan være på mange måder og nogle af dem er vist med eksempler fra andre steder på de foregående sider.

I relation til at øge bylivsatraktionen vil det naturligvis være den løsning med færrest biler gennem gaden der anses for at være den bedste løsning, da det vil give mere visuelt plads til de bløde trafikanter der generelt bedre kan tage rummet i brug og naturligvis også bedre krydse det på en sikker måde.

STENGADE FORSLAG 3

Figur 22 Stengade forslag 3

SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump
- Busstoppested

8.3.4 Stengade - Scenarie vedr. genåbning af gaden for individuel biltrafik

Som led i afsøgningen af muligheder for Stengades fremtid, er også et scenarie, hvor Stengade åbnes for biltrafik blevet vurderet. En åbning af Stengade vurderes at føre til en stærkt øget trafikmængde, en konsekvens der vil være i strid med den vision for kvarterets trafik, som ligger til grund for trafikplanen. Derfor skal det understreges, at en åbning af Stengade ikke indgår som et løsningsforslag i trafikplanen. I det følgende beskrives de skønnede konsekvenser, som en åbning af Stengade vil medføre.

Da Stengade i 1998 var åben for trafik, blev der talt 12.400 biler på et hverdagsdøgn. Efter etablering af et venstresvingsforbud fra Nørrebrogade til Stengade i 1999, viste trafiktælleringer en hverdagsdøgntrafik på 9.000 biler. Nørrebrogade er i mellemtiden blevet mere fredeliggjort, og flere steder på gaden er der nu lukket for biltrafik. Det betyder, at en genåbning af Stengade ikke vil medføre så markant en trafikstigning, som tællingerne fra 1998 og 1999 viste. Bilejerskabet i København er dog steget siden da, og det må derfor forventes, at der alligevel vil ske en væsentlig stigning af trafikken på Stengade, såfremt den genåbnes.

Af figur 23 ses de forventede trafikstigninger på Stengade, Korsgade, Baggesensgade og Griffenfeldtsgade. Det forventes, at trafikken midt på Stengade, ved den nuværende bussluse, vil stige med omkring 3.500 motorkøretøjer/døgn i begge retninger tilsammen. Denne trafikstigning forventes primært at komme fra Åboulevard via Griffenfeldsgade og Blågårdsgade, samt fra den nordlige del af Nørrebrogade.

Det forventes, at antallet af motorkøretøjer på Griffenfeldsgade vil stige med omkring 2.500 motorkøretøjer/døgn, mens antallet af biler på Blågårdsgade og Korsgade vil stige med omkring 1.000 motorkøretøjer/døgn. Dette betyder bl.a., at det vil være svært at fredeliggøre pladsen ved Korsgadehallen. Endelig forventes det, at antallet af trafikanter på Baggesensgade vil stige med 500 motorkøretøjer/døgn.

Udrykningskøretøjer

Redningskøretøjer vil have fri passage ad Stengade på samme vilkår som den øvrige trafik. Det øgede trafikarbejde på Stengade og de mange hastighedsdæmpende foranstaltning kan dog betyde, at udrykningstiden øges.

Fordele ved scenariet

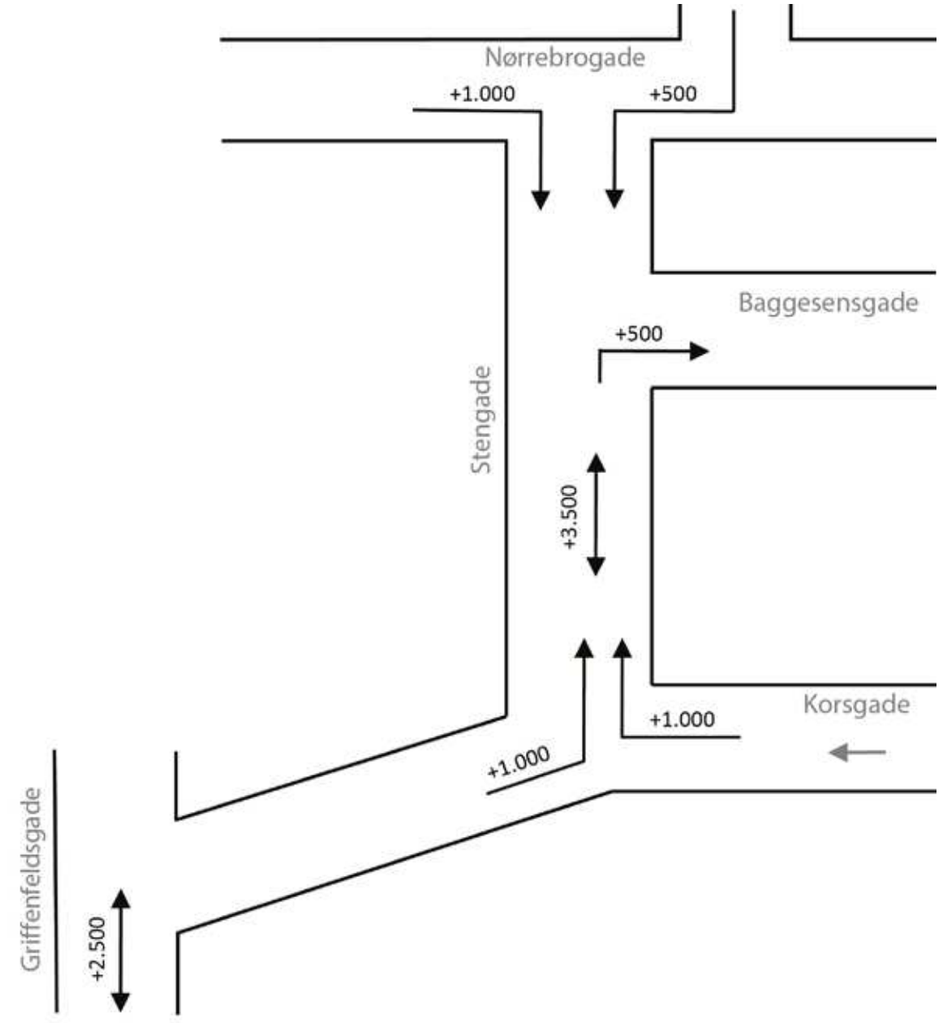
Alle lukninger og ensretninger skaber omvejskørsel for mange trafikanter. Denne omvejskørsel vil blive reduceret, såfremt Stengade åbnes.

Udrykningskøretøjerne vil have fuld adgang til hele området.

Ulemper ved scenariet

En genåbning af gaden vil betyde en væsentlig trafikstigning i kvarteret, herunder en fordobling af trafikken i Stengade, og det vil gå ud over de bløde trafikanters tryghed og sikkerhed, opholdsrummene attraktivitet og støjen i området. Det kan også betyde flere trafikanter på Nørrebrogade og eventuelt Guldbergsgade og Baggesensgade hvis disse ikke lukkes, da flere vil benytte denne forbindelse gennem København frem for Jagtvej og Søgaderne.

De hastighedsdæmpende foranstaltninger og det øgede trafikarbejde på gaden, vil reducere bussens fremkommelighed. Udrykningskøretøjerne kan ligeledes blive forsinket af samme årsag.



Figur 23 – Forventet trafikstigning på Stengade, Korsgade, Beggesensgade og Griffenfeldtsgade

8.4 Griffenfeldsgade

Dette løsningsforslag bygger primært på den nuværende trafikstruktur, hvor Indre Nørrebro er lukket på midten, men løsningen kan også benyttes i relation til den nye foreslåede trafikstruktur.

Forskellen ligger i etablering af ensretning gennem gaden fra Nørrebrogade i den nye trafikstruktur i stedet for dobbeltrettet trafik.

Ensretninger og vejlukninger

Hvis det er den ny løsning med ensretning, der etableres vil det i givet fald give mulighed for generelt bredere fortove på den nordlige del af gaden med deraf følgende mere plads for byliv.

Den eksisterende vejlukning foreslås bibeholdt og det foreslås tilsvarende at der i forbindelse med vejlukningen og pladsdannelsen i en kommende fase detailbearbejdes et forslag hvor utilsigtet brug af pladsarealet til eksempelvis ulovlig parkering eller som vendeplads undgås.

Byliv og beplantning

Vi foreslår desuden at Griffenfeldsgade får en mere grøn sammenhængende identitet gennem plantning af vejtræer på række i den ene side af vejrummet. Dette for at understrege og underbygge gaden som en sammenhængende væsentlig gade i kvarteret, selvom den skifter trafikalt udtryk og karakter og indeholder vejlukninger mm.

Vi ser gaden med en bredde hvor det bør være muligt at etablere vejtræerne og dermed give gaden en mere karakterfuldt visuelt udtryk, der samtidig vil differentiere den fra de øvrige gader i kvarteret.

Nedenfor er vist eksempler på relativt nyetablerede vejtræer i forskellige typer gaderum i København.

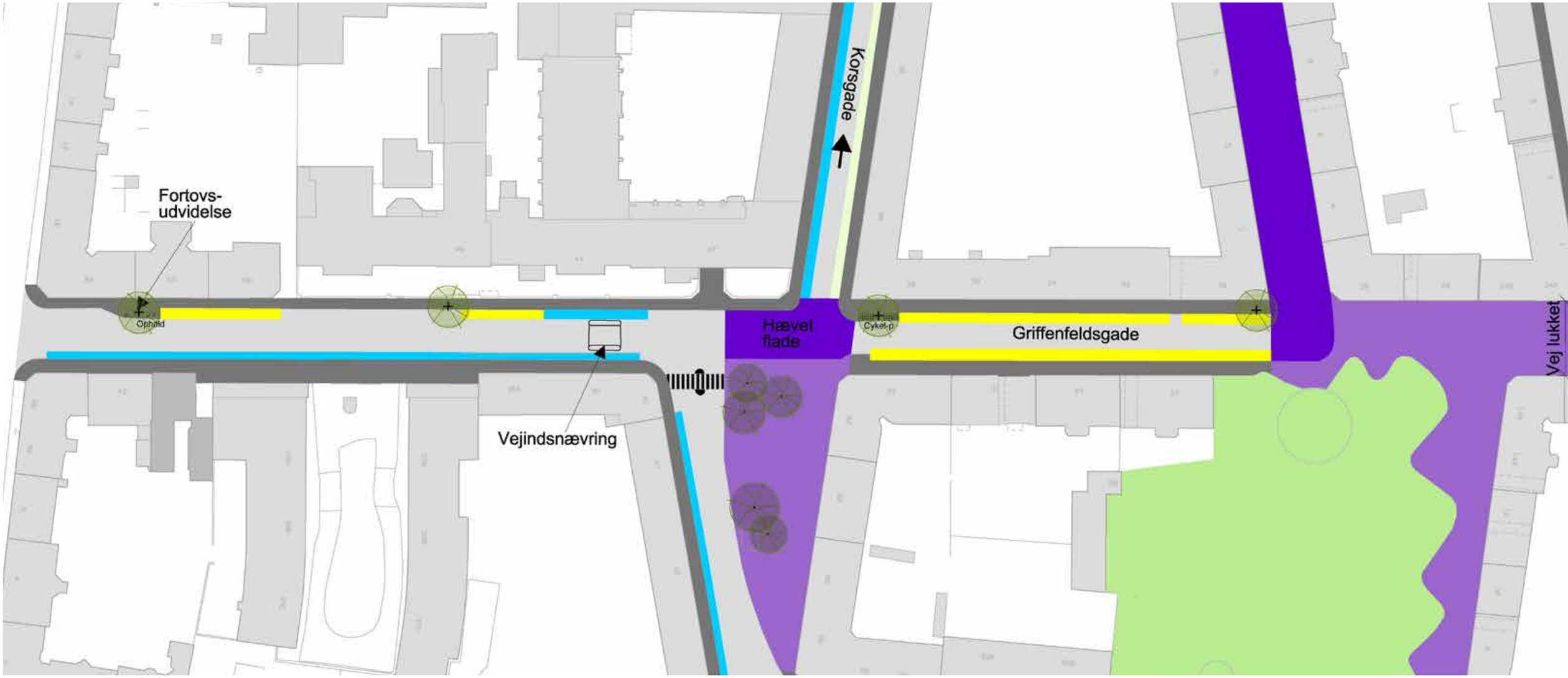
I relation til plads for byliv gennem udvidelser af fortovsarealer er det også her et spørgsmål om prioritering mellem p-pladser og fortovsudvidelser. Nogle af de foreslåede p-pladser kan dog ændres til fleksible p-pladser så de som tidligere nævnt også kan bruges til ophold og/eller cykelparkering hen over et døgn eller i relation til forskellige sæsoner.

Ensidet vejtræsbeplantning på Vester Voldgade. Ekstra rækker fyldes ind, hvor der er plads

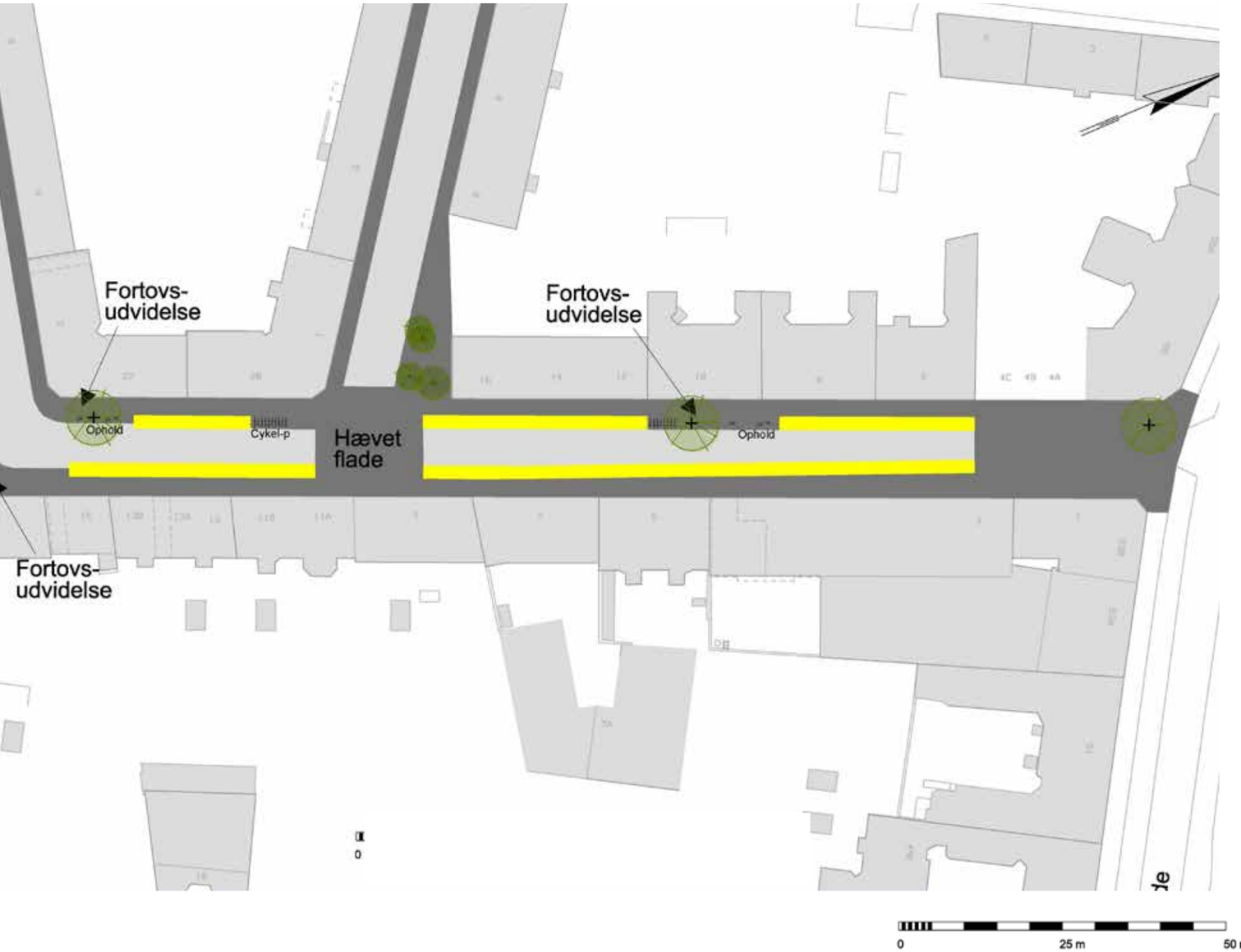
Vesterbro. P-pladser plukkes ud og erstattes af gadetræer og cykelparkering

Grønt gadeforløb på Vester Voldgade

GRIFFENFELDSGADE



Figur 24 Griffenfeldsgade



SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump
- Busstoppested

8.5 Blågårds Plads

På Blågårds Plads generes beboere jævnligt af racerkørsel på pladsen. Det gælder i sær i aften- og nattetimerne. Af den grund forslås det, at der etableres hævede flader eller bump flere steder på pladsen.

Af figur 25 fremgår løsningsforslaget for Blågårds Plads.

Den nuværende chausséstensbelægning bibeholdes; men ved indkørslen til Blågårds Plads fra Todesgade hæves belægningen til en flade, der er dimensioneret til en hastighed på 15 km/t. Den hævede flade skal også dække åbningerne, der giver adgang til Folket Park, hvormed den hævede flade kan indikere stiforbindelsen gennem disse porte.

Herudover forslås etablering af en hævet flade foran Biblioteket samt to mindre hævede flader eller bump på hver side af pladsen foran kirken, alle dimensioneret til en hastighed på 15 km/t.

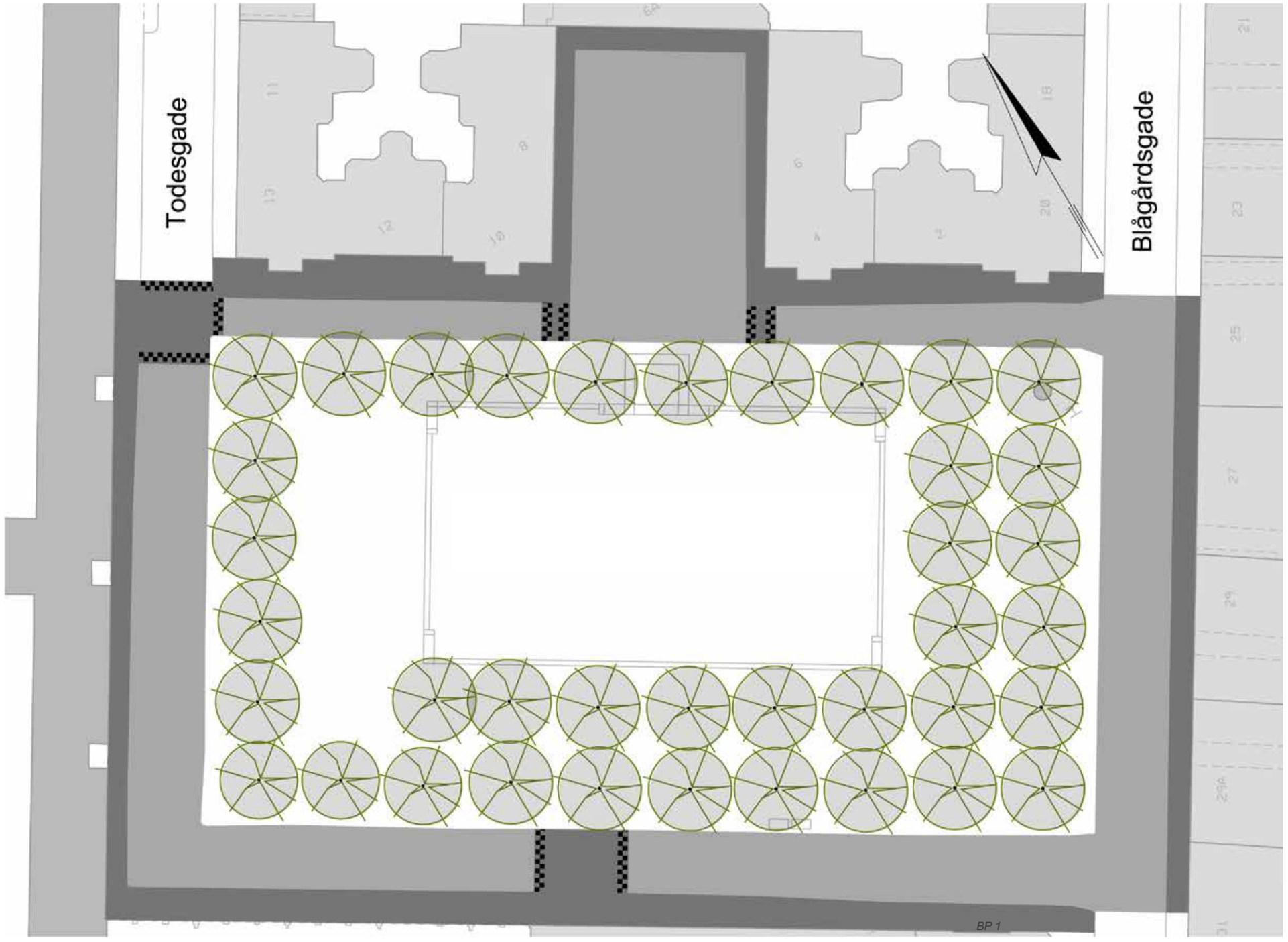
Cykelparkering mellem Lindetræerne på Blågårds Plads

SIGNATURFORKLARING:

Kørearеal

Facadezone

0 10m 20m



Figur 25 Blågårds Plads

8.6 Baggesensgade

Hastigheden på Baggesensgade ønskes reduceret, og det samme gælder antallet af gennemkørende biltrafik. Gaden er i denne trafikplan hastighedsklassificeret til 30 km/t, hvorfor det anbefales, at der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger hvor hver 70-75 meter (det kan være hævede flader, vejindsnævringer, bump, forsætninger osv.)

Det foreslås, at der etableres hævede flader i krydsene ved:

- Slotgade
- Todesgade
- Blågårdsgade
- Wesselsgade

De hævede flader designes, så de passer til en fart på 30 km/t. De kan desuden konstrueres med et belægningsskift og andre visuelle virkemidler samt skiltning, der også biddrager til en lavere hastighed og skærpet opmærksomhed.

De eksisterende bump umiddelbart øst og vest for Blågårdsgade gøres kraftigere, og det foreslås desuden, at de kombineres med en vejindsnævring, der gør, at kun én bil kan passere ad gangen.

Den nye trafikstruktur

I den nye trafikstuktur er der ingen problemer med gennemkørende trafik. Trafikanterne på Baggesensgade vil dermed kun bestå af lokaltrafik samt varelevering til Peblinge Dossering, der kører via Stengade-Baggesengade eller Wesselsgade-Baggesensgade. På trods af, at der i denne løsning kun vil være lokal trafik på gaden, foreslås det alligevel at etablere de nævnte hastighedsdæmpende foranstaltninger på gaden.

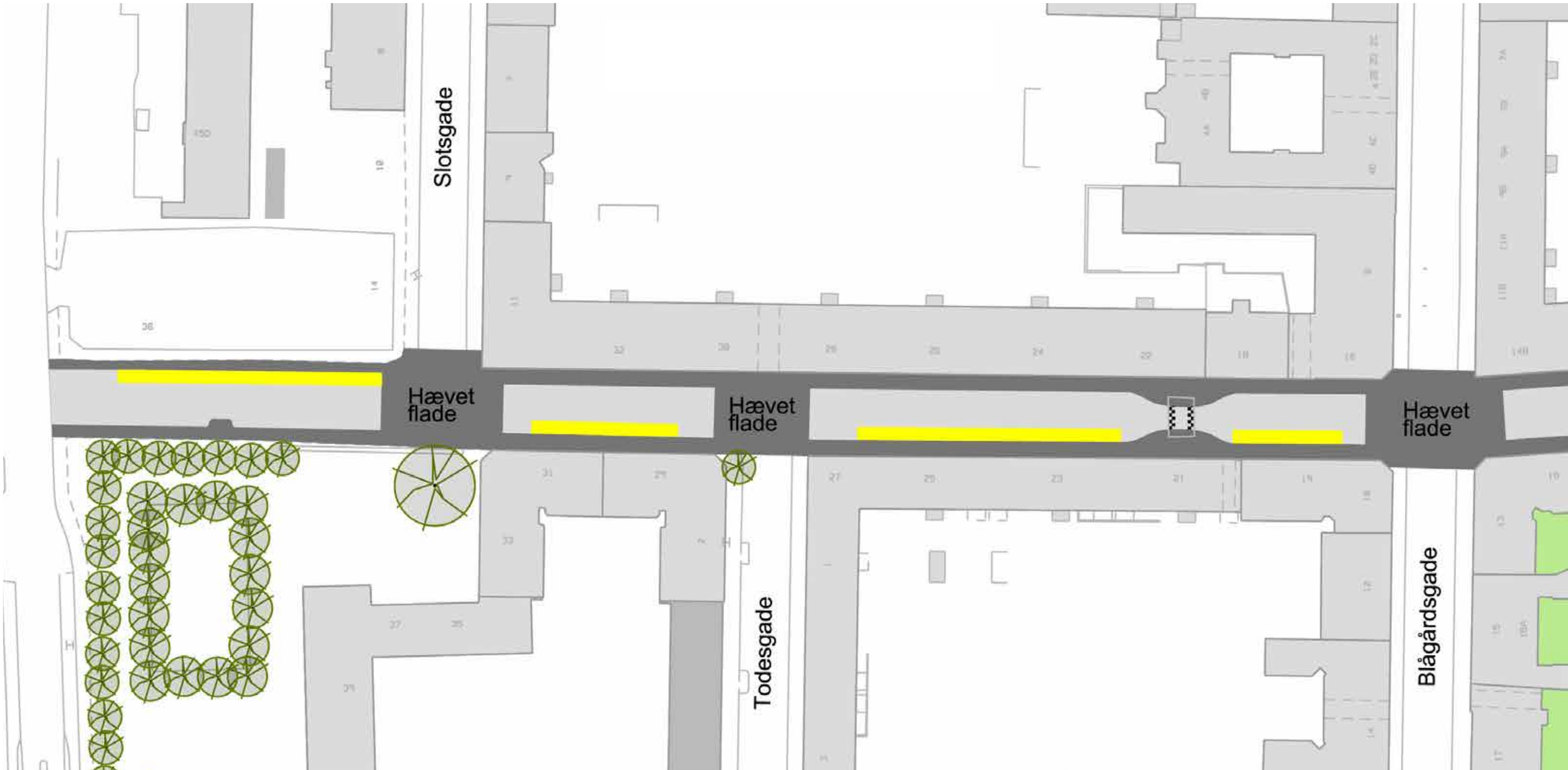
Den nuværende trafikstruktur

Ved den nuværende trafikstruktur foreslås det, at Baggesensgade lukkes, så det ikke er muligt at benytte Baggesensgade-Stengade som et alternativ til lukningen på Nørrebrogade. En lukning af Baggesensgade skal dog koordineres med en samtidig lukning af Guldbergsgade, så Guldbergsgade ikke bliver en erstatning for både smutvejen på Baggesensgade og Nørrebrogade.

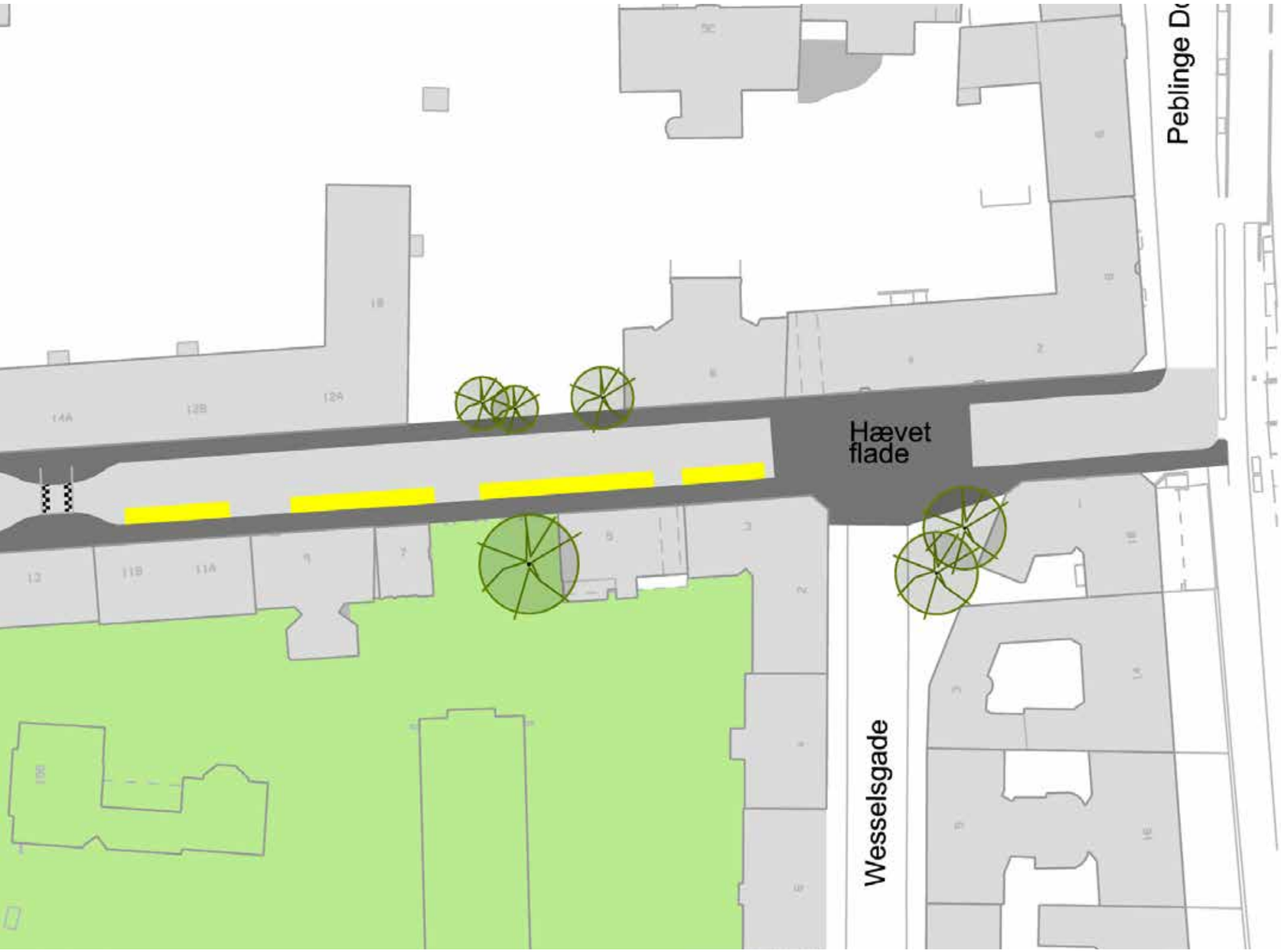
Det foreslås, at lukningen af Baggesensgade etableres umiddelbart øst for Blågårdsgade. Dermed vil det være muligt at trafikbetjene bebyggelserne på den vestlige del af Baggesensgade fra Stengade, og bebyggelserne på den østlige del af Baggesensgade vil kunne trafikbetjenes fra Peblinge Dossering.

Vejforløbet gennem Baggesensgade

BAGGESENSGADE



Figur 26 Baggesensgade



SIGNATURFORKLARING:

- Kørebane
- Cykelsti / cykelbane
- Fortov
- Flexareal
- Opholds- og legeområde med kørsel
- Opholds- og legeområde uden kørsel
- Parkering
- Grønt område
- Bussluse
- Busgrav
- Bump

0 50m 100m

8.7 Blågårds Skole

Ved Blågårds Skole på Hans Tavsens Gade gennemskæres skolegården af en cykelsti, Nørrebroruten. Flere af cyklisterne kører gennem skolegården med høj fart, hvilket muligvis skyldes, at det ikke er tydeligt, at de passerer et skoleområde. Det foreslås derfor, at der etableres afmærkning på vejen samt rumleriller, som tydelig skal indikere over for cyklisterne, at de skal sænke farten og holde øje med omgivelserne. Cyklisterne skal have fornemmelsen af at de krydser og kører ind over et fodgængerområde.

Det foreslås, at der etableres et passende antal rumleriller mellem de opsatte steler vest for Blågårds Skole og stelerne øst for Blågårds Skole. På den samme strækning foreslås det yderligere, at der eksempelvis males cirkler på pladsen, som indikerer den bløde forbindelse mellem skolebygningerne. Cirklerne placeres spredt i kanten af pladsen, mens cirklernes placering intensiveres, jo tættere på den direkte forbindelse mellem de to skolebygninger, man kommer.

Af Figur 27, der viser Hans Tavsens Gade fremgår en skitsetegning af, hvorledes området ved Blågårds Skole kan indrettes, således at cyklisternes hastighed sænkes og deres opmærksomhed øges.

Cykelstien deler arealet mellem Blågårds Skoles afdelinger i to. Cyklisternes høje fart gør ophold og krydsning usikker.

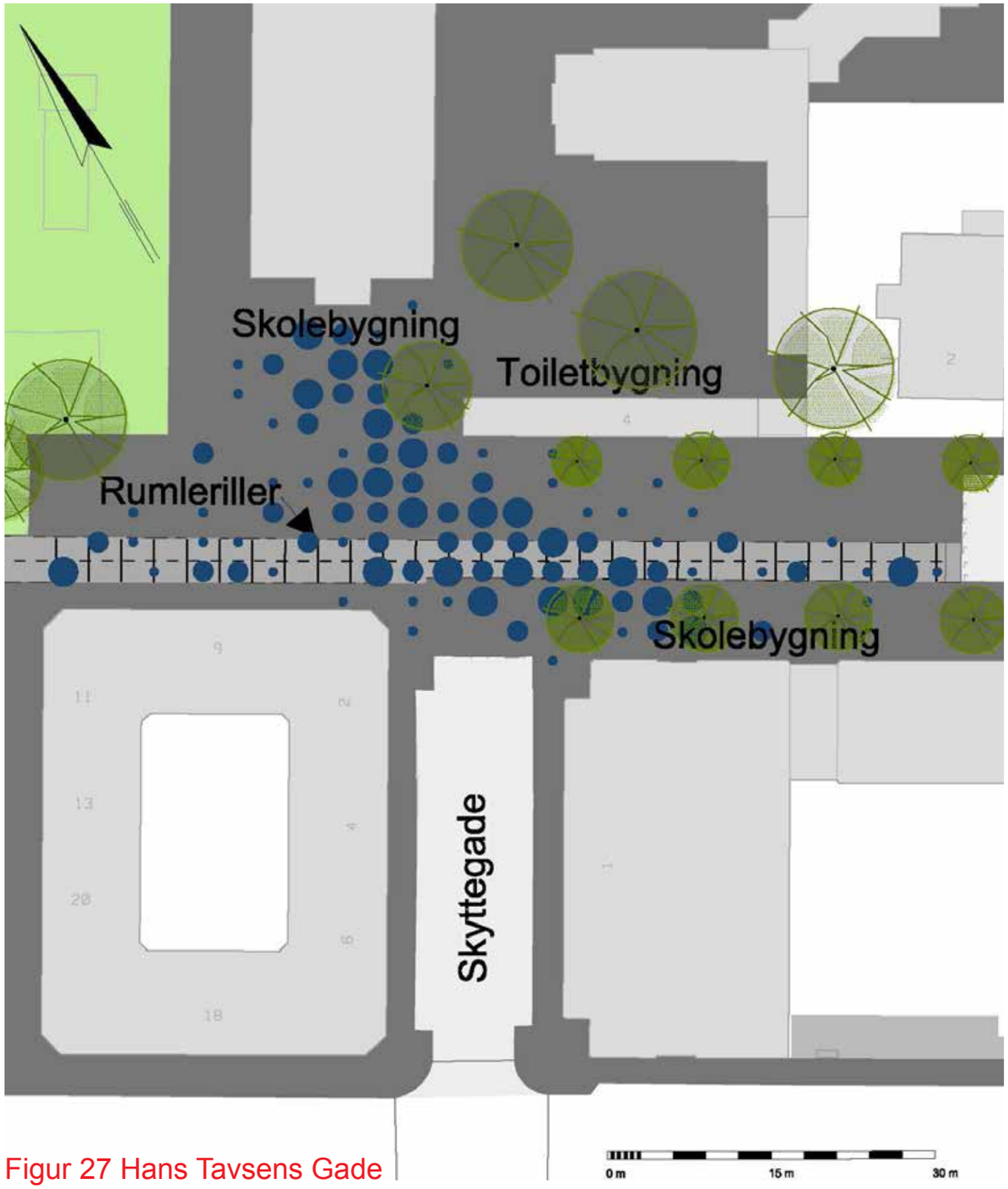
Tværgående vejbemaling kan give rumleeffekt, samt skaber opmærksomhed om leg i området. Amager Fælled Skole.

Bedre udnyttelse af skolens potentiale, ved at indrette skolens udenomsarealer til legeområder. Amager Fælled Skole.

Legende vejbemaling minder cyklisten om at vejen også er et legeareal. Barcelona.

Thermoplast i form af henholdsves striber og cirkler markerer den tværgående trafik overfor hinanden. Ruten, Tingbjerg.

Spredt opstillede plantekummer til større træer, uden sidde- eller opholdsmuligheder sænker cyklistens fart. Barcelona.



Figur 27 Hans Tavsens Gade

9 Bilag - Eksisterende Forhold

9.1 Kvarterets trafikstruktur

Nørrebro er i dag karakteriseret ved intern trafik og gennemkørsel er princippet ikke muligt. Adgang og udgang til kvarteret sker fra enten Åboulevard eller Nørrebrogade. Lukning for gennemførsel for biler blev gennemført i 1980'erne, men der er gentagne gange problemer med busslusen i Stengade.

Området er i dag opdelt i mindre trafikenklaver, hvor hver enklave kun trafikbetjenes fra én side, således at gennemkørsel umuliggøres.

Nørrebro trafikstruktur er dermed indrettet med henblik på at skabe gode vilkår for de bløde trafikanter, på bekostning af gennemkørende trafik. Trods dette, oplever bløde trafikanter flere steder i kvartret at de føler sig nedprioriteret og utrygge grundet de mange biler og busser. Den interne trafik i kvarteret er stigende, og i de smalle gader registreres mange hurtigkørende biler.

Dagligt kører mange bilister ad Dosseringen/ Baggesensgade/Stengade og videre af Korsgade eller Griffenfeldsgade for at undgå busslusen på Nørrebrogade. Tællinger har vist, at mange af disse er gennemkørende. Dette er til gene for beboerne, og det skaber utryghed for fodgængere og cyklister.

En af Nørrebros styrker er det rige byliv, der især på sommerdage blomstrer på Blågårds Plads. Trods de levende gader og pladser såsom Blågårdsgade og Griffenfeldsgade, er der stadig mange steder i kvarteret, hvor der er kamp om pladsen. Smalle fortove og gader med parkering er en del af virkeligheden.

Vejlukninger på Indre Nørrebro

Biltrafik på Indre Nørrebro

9.2 Byliv

Dele af Nørrebro er fattigt på byliv, det gælder bl.a. Rantzausgade, hvor der er smalle fortove og få opholdsmuligheder i form af siddepladser og mindre pladsdannelser. Det samme er gældende på Korsgade. Desuden er der en del uattraktive forbindelser mellem pladser og gader, eksempelvis mellem Blågårds Plads og Folkets Park, mellem Blågårds Plads og Korsgadehallen samt mellem Rantzausgade og Griffenfeldsgade/Blågårdsgade området.

Beboere i kvarteret har i en undersøgelse oplyst, hvor i kvarteret de gerne vil have mere belysning. Denne undersøgelse viser, at der mange steder i kvarteret er behov for mere belysning. Det gælder bl.a. ved Folkets Park, på Gartnergade, Hans Tavsens Gade og Kapelvej.

Sankt Hans aften på Blågårds Plads

9.3 Cyklisme

Antallet af cyklister i København er stigende, og det udgør nu det vigtigste transportmiddel i København, men også på Nørrebro. I det daglige billede fylder cyklerne meget på de små gader. I området er der tre store cykelruter: Nørrebrogade, Rantzausgade og i mindre grad Åboulevard. Sammenlagt har de tre ruter godt 50.000 cykler i døgnet. Dertil kommer en stor del lokaltrafik på cykel.

På Hans Tavsens Gade løber den grønne cykelsti mellem Blågårds Skolens to skolebygninger til utryghed for både børn og forældre. Trafiktællinger viser dog, at der ikke er ret mange cyklister på denne strækning, men dem der er, kører hurtigt, da cykelstien ikke indikerer, at et skole-, børne- og legemiljø passeres. Cykelruten i Nørrebroparken krydser desuden den nordvestlige del af Rantzausgade, på en måde der skaber risiko for uheld.

Cyklisterne føler sig flere steder utrygge i området, da de må køre på vejen blandet med biler og busser. Det gælder eksempelvis på Rantzausgade, hvor biler, busser og cykler flere steder væver sig ind mellem hinanden. Flere gange er der sket alvorlige ulykker på gaden, og beboere har givet udtryk for et ønske om en cykelsti. Dette vil dog få konsekvenser for parkeringen på strækningen, og det kan muligvis fører til højere hastigheder på gaden, da busser og biltrafik, kan køre mere uforstyrret.

På Korsgade og i krydsene ved Griffenfeldsgade/Korsgade og Korsgade/Stengade, føler cyklisterne sig ligeledes nedprioriteret og utrygge. Beboere i kvarteret medgiver, at de dagligt må lave undvigelsesmanøvre for at undgå, at blive påkørt af biler og busser, det gælder i sær i krydset Korsgade/Stengade.

Sankt Hans aften på Blågårds Plads

9.4 Sikre Skoleveje

Blågårds Skole består i dag af to sammenlagte skoler på hver sin side af Hans Tavsens Gade. Sammenlægningen er ikke fulgt op af en ombygning, der integrerer skolen som en samlet skole. Derimod gennemskæres skolen af et trafikalt gennemgangsrum og cykelsti.

I oktober 2014 blev der foretaget en trafiktælling ved Hans Tavsens Gade ud for Blågårds Skole, for at vurdere mængden af cykler på cykelruten i Hans Tavsens Gade, der krydser området mellem de to skoler. Tællingen viste, at cykeltrafikken er beskeden, men at en del cyklister kører hurtigt, hvilket blandt andet skyldes, at cykelstiens indretning ikke indikerer, at man passerer et skole-, børne- og legemiljø. Gennemgangsrummet mellem de to skoler føles utrygt særligt i aften og nattetimerne.

Kvarterets fritidsklub beliggende på Thorupsgade bruges af mange børn fra skolen. Forældre til børn i 1. klasse på Blågårds Skole giver udtryk for, at børnenes gang fra skolen til fritidsklubben følges utryg.

Det drejer sig især om stederne:

- T-krydset ved Stengade/Korsgade
- Sydlige T-kryds ved Griffenfeldsgade/Korsgade
- Nordlige T-kryds ved Griffenfeldsgade/Korsgade
- Korsgade
- Krydset Blågårdsgade/Korsgade

Forældrene påpeger, at T-krydset ved Stengade/Korsgade er farligt, da der er mange busser, biler og cyklister der kører i høj fart uden at orientere sig ordentligt. Skolepatruljen fra Blågårds Skole hjælper til at sikre skolevejen om morgenen for de elever, der går til skole. Forældrene mener, at krydset skal være signalreguleret.

Bilisterne respekterer ikke 15 km/t zonen ved det nordlige og sydlige T-kryds ved Griffenfeldsgade/Korsgade. Desuden mener forældrene, at krydsene er uoverskuelige, og at ingen kan overskue vigepligterne. De mener derfor, at det sydlige T-kryds skal signalreguleres.

På Korsvej mener forældrene, at der burde være en cykelsti såfremt vejen er bred nok. Alternativt foreslår de, at vejen lukkes ud for Korsgadehallen, da mange bilister gennemkører med en alt for høj hastigheden. Ved krydset Blågårdsgade/Korsgade overholder cyklister fra Blågårdsgade ikke vigepligten for trafik på Korsgade. Forældrene foreslår, at ud- og indkørsel til Blågårdsgade gøres mere besværligt.

Højbefærdet cykelsti på Hans Tavsens Gade ved Blågårds Skole skaber utryghed for skolens elever

9.5 Parkering

Bilejerskabet er lavt på Nørrebro i forhold til det resterende af København, langt de fleste steder på Nørrebro er bilejerskabet mellem 15-20 %. Beboere og forretninger i området kan erhverve en beboer- og erhvervslicens til området, således at de kan parkere på parkeringspladserne hver dag året rundt alene med deres licens. Det er dog ikke tilladt at parkere på Rantzausgade med licens i dagstimerne, kun i aften- og nattetimerne

Trods det lave bilejerskab, er parkeringspladserne i kvarteret ofte fuldt belagt - i sær i aften og nattetimerne. På de fleste strækninger er belægningsgraden i en hverdag i 2014 kl 22 over 100 %. Selv i dagtimerne og sidst på eftermiddagen er belægningsgraden i Blågårdsområdet over 100 %.

På Rantzausgade, Griffenfeldsgade og Struensseegade er belægningsgraden i 2014 registeret til 60-80 % i aften- og nattetimerne, og i dagtimerne er denne belægningsgraden under 60 % på Rantzausgade.

Den Grønne P-Hus på Blågårdsgade er omfattet af de samme parkeringsregler og afgifter som de resterende parkeringspladser i kvarteret. I efteråret 2014 blev der registreret en belægningsgrad på knap 90 % i dagtimerne og sidst på eftermiddagen, og en belægningsgrad på over 100 % i aften- og nattetimerne. Parkeringshuset har 215 parkeringspladser.

P-vagter på Nørrebro påpeger, at der er mulighed for at anlægge p-pladser i Gartnergade og langs det stykke af Åboulevard, der strækker sig fra Blågårdsgade til Rantzausgade.

Det er ikke længere nødvendigt at erstatte nedlagte parkeringspladser med nye p-pladser, da parkeringsforliget udløb i 2014.

Der parkeres ofte i to rækker på Griffenfeldsgade

9.6 Klimatilpasning

Der er udarbejdet en kommunal skybrudskonkretisering som skal indarbejdes i projekterne på Hans Tavsens Plads. Der skal arbejdes med forsinkelses- og skybrudsløsninger, og der skal udvikles grønne pilotløsninger, som kan bruges i de forskellige typer af projekter, der er i kvarteret, og som kan bruges andre steder i byen. Der skal ikke udvikles unikke løsninger – det skal være løsninger, der er skalérbare.

Forsinkelsesvejen på Rantzausgade er en del af en mindre skybrudsgren, der afvander den sydlige del af deloplandet Assistents Kirkegård til Åboulevards skybrudsløsning. Hovedfunktionen er at håndtere daglig regn og forsinke skybrudsvand og dermed hindre vandet i at oversvømme mere følsomme områder. Da der er tale om et magasineringsprojekt, kan det etableres uafhængigt af øvrige projekter på skybrudsgrenen. Projektet afvander et højrisikoområde.

Regnvandet skal opsamles via grønne vandopsamlingsanlæg, der ligeledes skal agere grønne område til styrkelse af bylivet.

Korsgade, Kapelvej og Blågårdsgade er skybrudsveje, og skal dermed sikre, at vandet føres ned til søerne.

9.7 Ensretninger og Hastigheder

For at reducere mængde af trafik i området, og for at undgå gennemkørende trafikanter uden lokale ærinder, er der etableret ensretninger i flere gader. For at øge trygheden og sikkerheden i kvarteret, skal der undersøges hvilke gader ensretningen kan vendes, eller hvilke gader der skal indføres ensretninger, for at begrænse trafikken. Særligt Rantzausgade skal efterses med hensyn til spørgsmålet om ensretninger, hastigheder og bushåndtering. Stengade og Korsgade er præget af mange gennemkørende trafikanter, hvilket eventuelt kan mindskes ved at ændre ensretningerne.

Trafikken i Baggesensgade er steget som konsekvens af busslusen på Nørrebrogade. Flere bilister vælger nu at køre ad Stengade/ Baggesensgade/Dosseringen, trods gennemkørselsforbuddet på Stengade.

Området er domineret af stillegader og zoner med hastighedspåbud på 15 km/t.

Beboerne i området påpeger, at flere trafikanter ikke overholder hastighedsgrænserne på 15 km/t, hvilket muligvis skyldes, at gaden ikke indikerer, at der er behov for lave hastigheder. Det gælder bl.a. på Korsgade ved Korsgadehallen og på Griffenfeldsgade.

Af figur 28 fremgår de eksisterende hastighedsklassifikatiner i lokalområdet. Heraf ses det, at der er mange forskellige hastigheder rundt om i lokalområdet, hvilket kan være forvirrende for den enkelte bilist.

9.8 Rantzausgade

Rantzausgade er en smal gade med mange forretninger, cyklister, parkerede biler og gennemkørende busser. Med ca. 15.000 cykler i døgnet, viser tællingen, at Rantzausgade hovedsageligt fungerer som cykelpendlergade, og det vurderes, at de fleste er gennemkørende. Dermed fungerer Rantzausgade som en vigtig færdselsåre for cykeltrafik til og fra centrum.

I 2011 blev der etableret to fartdæmpende bump på Rantzausgade, der har resulteret i lokal utryghed. Vejen er indsnævret til et kørespor på 4 meter og forsynet med busbump, og dermed tillades kun kørsel i én retning. Busbumpet er dimensioneret til en hastighed på 40 km/t, og er udformet så smalt, at kun personbiler og varebiler får en påvirkning af bumpet, mens busser og store lastbiler er så brede, at de ikke påvirkes af bumpet.

Utrygheden ved bumpet skyldes bl.a. en dødsulykke i april 2012, hvor en fodgænger blev ramt af en bus, da han krydsede vejen. Fodgængeren orienterede sig til højre, men en mindre turistbus kom fra hans venstre side, og påkørte fodgængeren med en fart på 20 km/t.

Trafiksikkerheden er den væsentligste udfordring, da gaden placerer sig på top 10 over trafikulykker pr. meter i København. Fraværet af cykelstier giver en følelse af utryghed blandt cyklister, som må dele kørebane med busser og biler.

Borgerne i området har i en undersøgelse svaret på, hvor i kvarteret de føler sig udsatte i trafikken, og her svarer langt størstedelen, at de føler sig mest udsat på Rantzausgade, primært mellem Kapelvej og Skyttegade, men også ved den gamle bussluse på den nordvestlige del af gaden.

Rantzausgade skal agere forsinkelsesboulevard i skybrudsplanen, hvilket betyder, at gaden skal forsinke skybrudsregnvand via grønne vandopsamlingsanlæg. Dette skal indtænkes i en ny plan for Rantzausgade.

Højt trafikbelastning på Rantzausgade

9.9 Korsgade

Korsgade har i dag et monotont udtryk og karakter af en trafikkorridor med trafikale udfordringer ved Griffenfeldsgade og Stengade. Cyklister og fodgængere i svingene ved Stengade og Korsgade føler sig særligt udsatte, og det skaber stor utryghed i området. Cyklister i området giver udtryk for, at de dagligt er nødt til at foretage nødbremsninger og undvigelser for at undgå at blive påkørt i krydset Korsgade/ Stengade.

På gaden er der mange parkerede biler samt gennemkørende biler i alt for høj fart i sær i den nordlige ende mellem Griffenfeldsgade og Stengade. Ved Korsgadehallen er der i dag en 15 km/t zone, der ikke respekteres. Dette skaber utryghed, i sær da gaden bruges som skolevej mellem Blågårds Skole og fritidstilbud ved Murergården i Thorupsgade.

Forældre til børn i 1. klasse på Blågårds Skole har givet udtryk for et ønske om en cykelsti, såfremt der er plads til det, alternativ mener de, at vejen burde lukkes mellem Stengade og Blågårdsgade, således at vejen bilfrit kan passeres ved Korsgadehallen.

Korsgade er i skybrudsplanen udpeget til skybrudsboulevard mellem Hans Tavsens Park og Peblinge Dosseringen.

Hævet vejflade på Rantzausgade

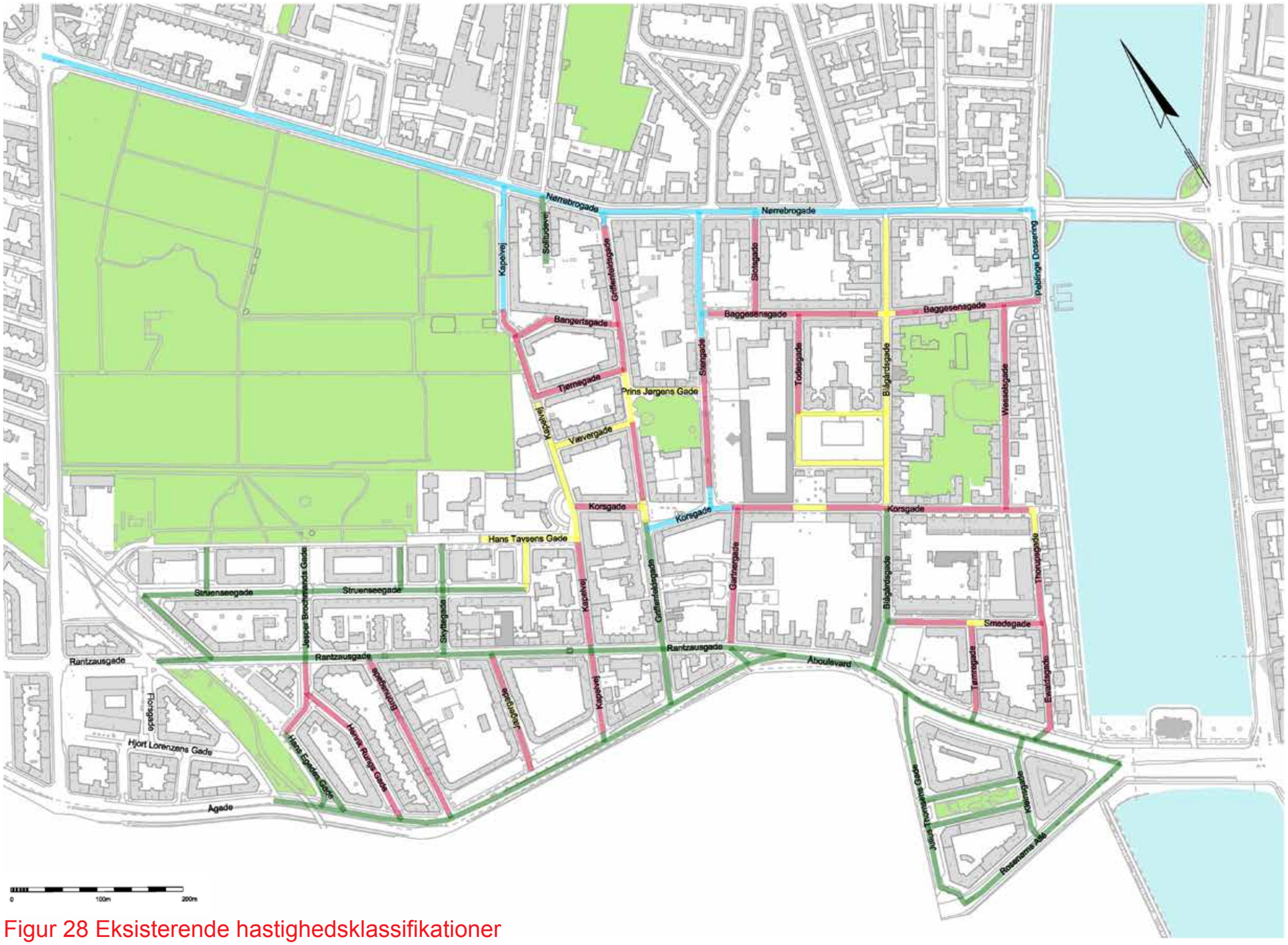
Vejbump på Rantzausgade har skabt lokal utryghed

Kaotisk kryds mellem Den Grønne Sti og Rantzausgade

Busslusen på Stengade er ude af drift

SIGNATURFORKLARING:

- 15 km/t
- 30 km/t
- 40 km/t
- 50 km/t



Figur 28 Eksisterende hastighedsklassifikationer

9.10 Stengade

Stengade er en gade med meget beboelse, og det generer derfor mange, at der dagligt kører tusinder af biler ulovligt gennem gadens bussluse. Dette har længe været et problem. Af Tabel 1 fremgår trafiktællinger på Stengade tilbage til 1998, hvoraf det fremgår, at antallet af køretøjer på gaden er langt over de 2.500 køretøjer pr. døgn, der er det lokalt ønskede maksimum.

Tælledag	Hverdagsdøgntrafik
September 1998	12.400
Januar 1999	9.000
September 2000	3.000
Februar 2001	1.400
Oktober/november 2006	3.400
Marts 2015	3.100

Vejbump på Rantzausgade har skabt lokal utryghed

9.10.1 Allerede afprøvede løsninger

I 2000 blev der etableret en enkel bussluse i Stengade, men denne resulterede i en række uønskede trafikale forhold, da der manglede en sivemulighed i kvarteret. Busslusens konstruktion medførte ulovlig gennemkørende trafik, trafikken blev dog begrænset til ca. 1000 køretøjer i døgnet.

I 2005 besluttede borgerrepræsentationen at etablere en trafiksanering uden bussluse. Ved at lukke for indkørende trafik fra Nørrebrogade og Korsgade, og dermed kun give adgang fra Baggesensgade, ville man begrænse gennemkørende trafik og dæmpe hastigheden. I 2006 var ombygningen af Stengade færdig.

Trods indkørselsforbuddet steg antallet af gennemkørende trafikanter markant. En trafiktællingen, en nummerpladeskrivning og en tællespole midt på Stengade viste, at i oktober og november 2006, var der 3.400 køretøjer pr. døgn i Stengade, hvoraf størstedelen udgjorde lette køretøjer. Tællingen viste desuden, at der var flest venstresvingende fra Stengade til Korsgade. Nedlæggelsen af busslusen medførte dermed en markant stigning i trafikken.

Da skiltningen ikke viste sig at være tilstrækkelig, blev der efterfølgende etableret en mekanisk bussluse i 2007 med dynamiske steler. Etableringen af den mekaniske bussluse har siden etableringen været udsat for hærværk. Hærværket blev mere omfattende i takt med, at busslusen blev istandsat, og at konstruktionen løbende blev bedre sikret mod hærværk. Grundet hærværket, har den i lange perioder været ude af drift. I disse perioder har der hver dag været ca. 3.000 bilister, der ulovligt kørte gennem busslusen. Hærværket har været omkostningsfuldt, og Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor vurderet, at det ikke vil være hensigtsmæssigt fortsat at vedligeholde busslusen, og den blev derfor opgivet i 2011.

9.11 Griffenfeldsgade

Griffenfeldsgade er et socialt og kommercielt centrum for den østafrikanske kultur. Her findes mange afrikanske butikker, der tiltrækker mennesker med især somalisk baggrund fra hele København. Gaden rummer også mange andre butikker og frisører, tegnestuefællesskaber, crossfit og biodynamiske varer. I gaden findes dermed varer og stemninger, man ikke finder andre steder i Danmark.

Gaden er relativ smal, travl og med mange parkerede biler, og man får derfor let en følelse af trængsel i gaden. Udfordringerne består i sær af en kaotisk parkerings- og trafiksituation, smalle fortove og kommunal drift og renhold der er langt under københavnerniveau.

Ved Korsgade er trafiksikkerheden problematisk, da krydsene er uoverskuelige og ingen kan overskue vigepligterne. Forældre til børn på Blågårds Skole påpeger desuden, at bilisterne ikke respekterer 15 km/t zonen ved Griffenfeldsgade/Korsgade. Omkring Folkets Park fletter parkens udfordringer sig sammen med gaden.

Griffenfeldsgade er afspærret ved Tjørnegade i form af pullerter. Det hænder ofte, at pullerterne ligger ned, hvilket resulterer i mange ulovligt gennemkørende trafikanter mellem Nørrebrogade og Åboulevard.

Kaotisk kryds hvor Griffenfeldsgade møder Korsgade

9.12 Blågårds Plads

Blågårds Plads er et levende rekreativt område med caféer, bænke, boldbane og legeplads. Pladsen er velbesøgt, især om sommeren, og den har en historisk værdi og er fredet sammen med pladsens træer. Flere af kvartrets beboere har oplyst, at deres yndlingssted i kvarteret er Blågårds Plads.

Der er opsat pullerter ved pladsens indkørsler på Blågårdsgade, og der er dermed kun adgang med bil fra Todesgade. Pullerterne er dog ofte lagt ned, så biler frit kan køre ind på pladsen fra flere sider. I sær i aftentimerne køres der hurtigt på pladsen til gene for mange beboere.

Indkørslen til Blågårdsplads ved Todesgade opleves utryg, da bilerne kører med høj fart ind på pladsen. Det er især uhensigtsmæssigt, da mange børn leger på pladsen og på legepladsen. Beboerne påpeger, at det optimale ville være, at pladsen var bilfri, eller at der etableres vejbump/blomsterkasser ved hjørnet til Todesgade, således at hastigheden mindskes.

Beboerne giver desuden udtryk for, at det er utrygt at bevæge sig til fods, eller at sidde udendørs på caféerne i Blågårdsgade, fordi cyklisterne kører med høj fart. Beboerne mener derfor, at cyklerne ikke bør være det samme sted som fodgængerene.

Cyklister med til tider høj fart langs fortovscafé på Blågårds Plads