



NØRREBROGADE

PROGRAM - JULI 2006

**Nørrebrogade
Program - juli 2006**

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej & Park, Projektkontoret
Njalsgade 13, 5. sal
2300 København S
Tlf.: 33 66 35 11

NØRREBROGADE
PROGRAM - JULI 2006





INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning	side 4
2. Problemstilling og baggrund	side 4
3. Vision og mål	side 5
4. Opgaven	side 6
5. Værktøjer og bilag	side 7
6. Tekniske og funktionelle krav, mål og succeskriterier	side 7
6.1 Byrum og byliv	side 7
6.2 Trafik og trafiksikkerhed	side 8
6.3 Erhverv og handelsliv	side 12
6.4 Miljøtekniske krav	side 12
7. Forudsætninger, analyse og historie	side 13
7.1 Historie	side 13
7.2 Beboere	side 14
7.3 Byrum og byliv	side 15
7.4 Trafik og trafiksikkerhed	side 16
7.5 Erhverv og handelsliv	side 19
7.6 Skoler og institutioner	side 20
7.7 Planmæssige forudsætninger	side 20
7.8 Andre projekter i området	side 20
8. Økonomi, proces og tid	side 22
8.1 Økonomisk ramme	side 22
8.2 Proces	side 22
8.2 Interessenter og kommunikation	side 23
8.3 Tidsplan	side 24

I. INDLEDNING

Dette program er grundlaget for udvikling af et trafik- og byrumsprojekt for Nørrebrogade. Projektet omhandler strækningen fra og med krydset Lygten/Nordre Fasanvej/Frederikssundsvej til og med krydset ved Søtorvet.

Programmet beskriver rammerne for udvikling af projektet, herunder vision, strategi, problemformulering og forudsætninger (eksisterende forhold, interessenter/interesser, plangrundlag og beslægtede projekter), samt redegør for projektets finansiering, proces og organisation.

2. PROBLEMSTILLING OG BAGGRUND

Nørrebrogade er et komplekst byrum, hvor der sker meget, og hvor der skal være plads til varieret anvendelse - trafik, handel, beboelse, oplevelser mv. Gaden kan ses som en række mindre byrum, der udgøres af en række strækninger og punktvis pladsskabelser. Variationen i anvendelse angår såvel mængden af de forskellige trafikantgrupper, byrummets udformning og anvendelse, handelssituationen osv.



De mange og forskelligartede interesser i gaden samt gaderummets begrænsede udstrækning betyder, at det er nødvendigt at prioritere, hvis der skal opnås en mærkbar og gennemført forbedring.

I området omkring Nørrebrogade er flere forskellige kvarterprojekter under udvikling, herunder bl.a. i Mimersgadekvarteret, Sjøllandsgadekvarteret og Nørrebro Park Kvarter. Nørrebrogade projektet vil i forskellig udstrækning påvirke/være forudsætning for projekterne. Det er derfor af hensyn til projekterne vigtigt at nå en afklaring af Nørrebrogades fremtidige udformning.

København er under stadig udvikling, og dette påvirker naturligvis også Nørrebro og Nørrebrogade, f.eks. kan en gennemførelse af Metro "City-ringen" i 2015 eventuelt betyde, at mængden af bustrafik på dele af strækningen bliver mindre, og at fodgængerstrømmene og bylivet ændres i områderne nærmest metrostationerne ved Nørrebro

Station og Nørrebros Runddel. Nørrebrogade skal derfor til stadighed være fleksibel for ændringer.

I Kommuneplan 2005 er der sat en del overordnede mål, som bl.a. vedrører Nørrebrogade og et kommende projekt for stedet: I forbindelse med planlægning af byens udvikling lægges særlig vægt på betjeningen med kollektiv trafik og cykeltrafik. Der tilstræbes høj kvalitet i udformningen af byens gader, pladser og knudepunkter. Byens pladser, parker og gaderum skal danne smukke og harmoniske rammer for menneskelige udfoldelser og oplevelser, herunder skal strøggadekarakteren opretholdes i bydelscentrene (Nørrebrogade er udpeget som bydelscenter).

Ifølge Kommuneplan 2005, Trafik og Miljøplan for København samt Byrumshandlingsplanen er Københavns brogader udpeget som vigtige indsatsområder. I de to førstnævnte er følgende angivet: ”På visse strækninger, som f.eks. brogaderne og andre centrale bydelsstrøg, vil en forbedring af forholdene for fodgængere, cyklister og busser medføre behov for en skarpere prioritering mellem trafikarterne”.

Ligeledes er Nørrebrogade højt prioriteret i Busstrategi 2003, som er udarbejdet af HUR og Københavns Kommune og godkendt i Borgerrepræsentationen den 5. februar 2004 (BR 35/04). Nørrebrogade er udpeget som et ”de steder og strækninger, hvor det er vigtigt at gøre noget de kommende år”, med henblik på at forbedre busfremkommeligheden, specielt for A-busserne.

3. VISION OG MÅL

Nørrebrogade skal være Nørrebros samlende centrale nerve, hvor den københavnske puls mærkes, og der er plads til foranderlighed, et sted hvor københavnere og besøgende lever og ånder.

Nørrebrogade skal være et handelsstrøg, hvor det er rart og spændende at opholde sig, sikkert at færdes for cyklister og fodgængere, og med god fremkommelighed for busser og buspassagerer.

Det overordnede mål er at finde frem til en indretning af gade- og byrummet, der er funktionel og i videst muligt omfang kan tilgodese de forskellige interessenters behov, igennem en prioriteret indsats, nu og på længere sigt. Med byrummet menes de samlede arealer mellem bygningerne i selve Nørrebrogade og koblingen til de tilstødende gader, pladser mv.

På baggrund af de forskellige planforudsætninger og gennemførte trafik- og byrumsanalyser fokuseres er på følgende 3 indsatsområder i projektet:

- Byrummet skal forskønnes og bylivet styrkes
- Cyklisternes forhold skal forbedres på belastede strækninger

- Den kollektive transport skal styrkes ved at skabe mulighed for kortere rejsetid og øget regularitet for busserne

Tiltagene indenfor de 3 indsatsområder vil have overlap og dermed påvirke hinanden positivt, da det hele foregår i det samlede byrum. Derfor vil nogle virkemidler have betydning for at opnå flere mål.

4. OPGAVEN

For at foretage de rigtige prioriteringer er det vigtigt at se på Nørrebrogade og de omkringliggende og berørte områder og trafikarealer i en helhed.

I udarbejdelsen af projektet skal Nørrebrogades nuværende karakter med forskelligartede byrum styrkes. Der skal tages udgangspunkt i gadens enkelte delstrækninger, pladسدannelser osv., samt den varierede anvendelse og gadens mange forskellige funktioner.

I dele af gaderummet vil det være nødvendigt med en omfattende ændring, mens der andre steder kun er behov for mindre justeringer og andre igen allerede fungerer tilfredsstillende - der skal med andre ord sættes ind, hvor der er behov for det, men med fokus på helheden.

Helhedsplanen skal være fleksibel og tage højde for, at forudsætningerne, herunder behov, ønsker og interesser, ændres løbende.

På baggrund af trafikale forundersøgelser og trafikanalyser skal der udarbejdes 2-3 helhedsplanløsninger til dispositionsforslagniveau for den trafikale løsning, under hensyntagen til gadens sammenhæng og påvirkning af resten af byen, samt vurderinger af de konsekvenser projektet medfører og økonomisk overslag over de 3 forslag. Se i øvrigt afsnit 5. Værktøjer og bilag.

Helhedsplanen skal på baggrund af byrumsanalysen og de trafikale hensyn desuden redegøre for udpegning og afgrænsning af en række byrum, som skal indgå og bearbejdes i projektet. De udvalgte byrum kan bestå af strækninger, eksisterende pladsdannelser, "overskudsarealer" osv. Byrummene skal ikke bearbejdes i helhedsplanen - udvikling og projektering af byrummene vil blive udbudt særskilt.

Teknik- og Miljøudvalget skal på baggrund af de udarbejdede løsningsforslag og konsekvensvurderinger beslutte hvilken løsning, der skal arbejdes videre med, hvorefter projektet bearbejdes til projektforslag, projekteres og udføres.

Forud for udvalgsbehandlingen skal borgere og interessenter inviteres til at deltage i dialog om forslagene.

5. VÆRKTØJER OG BILAG

I vinteren 2005 og foråret 2006 er der udarbejdet en byrumsanalyse og en trafikanalyse for Nørrebrogade. De 2 analyser vedlægges programmet som bilag. HUR stiller diverse analyser af køretider, ophold ved stoppesteder osv. til rådighed, og ligeledes vedlægges trafiktællinger, postkortanalyser, uheldstal, samt en liste over konkrete krav fra HUR.

En del af opgaven består i at vurdere de trafikale konsekvenser af forskellige løsningsforslag. Til brug for dette stilles en trafikmodel til rådighed. På makroniveau skal modellen anvendes til at beskrive omlægning af trafikstrømme i området. På mikroniveau skal modellen hjælpe til at beskrive ændringer i trafikafviklingen og fremkommeligheden for henholdsvis bus-, bil- og cykeltrafik på forskellige delstrækninger af Nørrebrogade og i en række centrale kryds.

6. TEKNISKE OG FUNKTIONELLE KRAV, MÅL OG SUCCESKRITERIER

De forskellige interessenters ønsker og krav er mange. Nogle lader sig nemt kombinere, mens andre er uforenelige.

Ønskerne kan kort sammenfattes til følgende indsatsområder/punkter (se i øvrigt nedenfor):

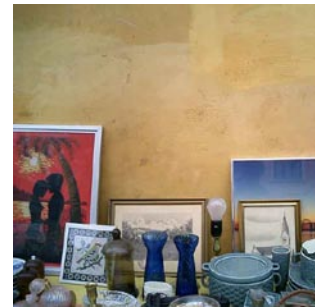
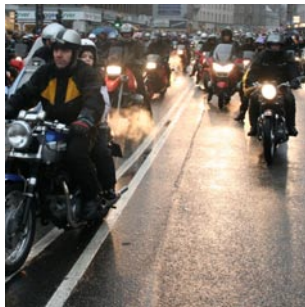
- Nørrebrogade skal fredeliggøres trafikalt
- Antallet af trafikuheld skal minimeres
- Gade- og byrummet skal forskønnes
- Der skal være bedre muligheder for ophold, rekreation og oplevelse
- De særlige orienterings- og knudepunkter i byrummet skal forstærkes og tydeliggøres
- Funktionen som handelsgade skal forstærkes
- Varelevering og kundernes adgang til butikkerne skal sikres
- Cyklisterne forhold skal forbedres
- Stoppesteder og trafikknudepunkter skal opgraderes
- Busserne skal have kortere køretid og højere rejseshastighed
- Busserne skal have bedre regularitet

6.1 Byrum og byliv

Nørrebrogade rummer store potentialer for styrkelse og forbedring af det allerede meget rige byliv. Gaden er fuld af oplevelser af al verdens slags - hvis man bare stopper et øjeblik og observerer, bliver man overvældet med indtryk for sind og sanser. Men mulighederne for at stoppe op (eller bevæge sig) og opleve er begrænsede.

I helhedsplanen skal der udpeges og afgrænses en række byrum, som skal indgå i pro-

jektet. Byrummene skal udvælges med udgangspunkt i byrumsanalysen ”Byrum og byliv - Nørrebrogade” (bilag 2). Målene med udvælgelsen kan være at skabe bedre mulighed for ophold, en lille pause i gaden, bedre plads til de handlende, flere udeserveringssteder osv. Overordnet set; skabe bedre rammer for de, der er i gaden fremfor de, der kun skal igennem.



Der skal også fortsat være plads til de arrangementer, der afholdes i gaden, f.eks. markedet langs med Asistens Kirkegård, motorcykelparade ved bakkens åbning, Copenhagen Pride osv.

Udvælgelsen af byrummene skal foretages i sammenhæng med udarbejdelsen af de trafikale løsninger

I udformning, herunder karakter og indhold, af byrummene skal der tages udgangspunkt i det enkelt delområdes karakter, kvaliteter og behov. Da ønsket er at skabe en perlerække af forskelligartede byrum, vil selve udformningen af byrummene blive udbudt enkeltvis således, at de udvikles af forskellige teams af rådgivere.

Specifikke programpunkter for de enkelte byrum vil blive opstillet i forbindelse med senere udbud af delopgaver. Se i øvrigt afsnit 6.2 fodgængere og tilgængelighed.

6.2 Trafik og trafiksikkerhed

Biltrafik

Cirka 80 % af den nuværende biltrafik i Nørrebrogade har ærinde i gaden eller på en af sidevejene (se bilag 1 ”Trafikanalyse for Nørrebrogade”), mens op til 20 % af trafikken er gennemkørende. Det er derfor muligt at fredeliggøre Nørrebrogade trafikalt ved at lede den gennemkørende trafik ad andre ruter, men det er vigtigt samtidigt at begrænse de uheldige konsekvenser, det kan give for den lokale trafik. For trafik til lokalområdet er det vigtigt, at man kan komme frem til sit mål uden alt for stor omvejskørsel, og at man kan standse eller parkere i nærheden af målet.

De forskellige løsningsforslag vil have indflydelse på trafikafviklingen på Nørrebrogade. Forringet fremkommelighed for biltrafikken (og bustrafikken) kan dels være et resultat af, at andre hensyn (cyklister, byrumsforbedringer, trafiksikkerhed) er priorite-

ret, men det kan også være et middel til at begrænse trafikken på Nørrebrogade. Forringet fremkommelighed vil dog normalt betyde større koncentration af langsomtkørende trafik og dermed en ringere bylivsoplevelse. Den begrænsede bredde gør også, at forringet fremkommelighed for biltrafikken i de fleste tilfælde vil betyde, at busserne også forsinkes.

Afhængigt af hvilke virkemidler man vælger til at fredeliggøre Nørrebrogade, vil det føre til øget trafik på det øvrige overordnede vejnet og på sidevejene. Der vil også ske ændringer i trafikmønstret i en række kryds i området med øget trafik i de kapacitetskrævende højre- og venstresving.

De nærmeste parallelle overordnede veje Åboulevard - Ågade og Fredensgade - Tagensvej vil formentlig med mindre ombygninger kunne klare en øget biltrafik på omkring 5 %, uden at trafikafviklingen forringes mærkbart, mens kapaciteten på de overordnede veje på tværs af Nørrebrogade (Nørre Søgade, Jagtvej, Nordre Fasanvej - Lygten) nærmest allerede er opbrugt. Fredeliggørelse af Nørrebrogade må ikke føre til en mærkbar forringelse af trafikafviklingen på de overordnede veje.

Øget lokal trafik på sidevejene til Nørrebrogade vil betyde forringet miljø for beboerne langs disse veje. Omfanget af denne trafik skal derfor være belyst, så det kan danne grundlag for et bevidst valg.

Helhedsplanen skal som minimum belyse:

- Konsekvenser for afviklingen af biltrafik på Nørrebrogade - belyses med simulering af trafikken i VISSIM (se afsnit 5. Værktøjer og bilag)
- Konsekvenser for trafikken på sidevejene - især omfanget af trafikken
- Konsekvenser for det øvrige, overordnede vejnet (Ågade-Åboulevard, Fredensgade-Tagensvej, Nørre Søgade, Jagtvej, Lygten, Nordre Fasanvej m.fl.) skal belyses under hensyntagen til kapacitet og trafikafviklingen.
- Konsekvenser for trafikafvikling i krydsene Nørrebrogade/Nørre Søgade, Nørrebrogade/Jagtvej, Nørrebrogade/Lygten/Nordre Fasanvej, Gyldenløvesgade/Nørre Søgade, Ågade/Jagtvej, Fredens Bro/Nørre Søgade, Tagensvej/Jagtvej og Tagensvej/Lygten skal have særlig fokus.

Standsning og parkering

Der er stort parkeringspres på Nørrebro. Indre Nørrebro (og dermed dele af Nørrebrogade) indgår i Københavns Kommunes parkeringsstrategi, hvor der skal etableres i alt 4.000 nye parkeringspladser i parkeringsanlæg i de indre brokvarterer, mens der samtidig nedlægges 1.000 parkeringspladser på gadeareal (se i øvrigt afsnit 7.7, Planmæssige forudsætninger, Parkeringsprojektet i København).

Helhedsplanen skal som minimum belyse:

- Konsekvenser for parkering i Nørrebrogade
- Konsekvenser for parkering i sidegaderne

For standsning og parkeing i forbindelse med butikker mm. se afsnit 6.3 Erhverv og handelsliv.

Bustrafik

Den meget intensive busbetjening på op til 30 busser i timen i hver retning, som der i dag er på Nørrebrogade, stiller store krav til indretningen og dimensioneringen af gaden. Hensynet til bustrafikken skal varetages i den fremtidige udformning af gaden.

En bedre busfremkommelighed på Nørrebrogade vil i stort omfang komme begge de 2 linjer (5A og 350S), der i dag betjener Nørrebrogade, til gode. Driftsudgifterne til vogntimer og busser vil kunne reduceres, hastigheden vil kunne øges og regulariteten forbedres, alt afhængigt af virkemidler og ambitionsniveau.

Overordnet set er det målet at forbedre bussernes rejsehastighed med ca. 10-15%, svarende til ca. 1-2 minutter kortere køretid i hver retning, afhængigt af retning og tidspunkt på døgnet.

Helhedsplanen skal som minimum belyse:

- Konsekvenser for bussernes hastighed, køretid og regularitet
- Konsekvenser for forholdene ved stoppestederne

Generelt skal retningslinjerne i publikationerne ”Bussen kommer”, ”Bussen holder” og ”Bump og busser” i videst muligt omfang imødekommes. For mere specifikke krav, se bilag 4 ”Generelle krav til indretning af Nørrebrogade af hensyn til bustrafikken”.

HUR inddrages i udviklingen af alle forhold, der vedrører bustrafikken.

Fodgængerstrømmene på tværs af Nørrebrogade samt cykelruten gør, at ventetiden på at krydse Nørrebrogade ved lyssignalerne ikke må føles unødigt lang. Adaptiv (behovsstyret) signalstyring er derfor ikke umiddelbart velegnet.

Cykeltrafik og -parkering

For cyklisterne er fremkommelighed og sikkerhed vigtigt. De mange cyklister medfører, at der er problemer med begge dele på de mest belastede strækninger. Der er desuden behov for cykelparkering ved butikkerne.

Helhedsplanens løsningsforslag skal prioritere en flydende og jævn afvikling af cykeltrafikken uden for mange stop f.eks. ved signalanlæg og busstoppesteder. Endvidere skal både rejsehastighed og sikkerheden for cyklisterne forbedres.

Helhedsplanen skal som minimum belyse:

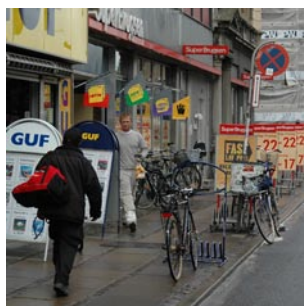
- Konsekvenser for cyklisternes rejsehastighed, sikkerhed og antal stop ved signaler og stoppesteder på Nørrebrogade
- Konsekvenser for cykelparkering i Nørrebrogade og sidegaderne

Fodgængere og tilgængelighed

Det skal i videst muligt omfang tilstræbes at skabe bedre plads til fodgængere på belastede strækninger.

“Tilgængelighed for alle” er et vigtigt indsatsområde for Københavns Kommune. Der skal i udarbejdelsen af projektet være fokus på hensynet til bevægelseshæmmede, synshandicappede, hørehæmmede osv., bl.a. når der placeres skilte og inventar, vælges belægninger osv.

Kommunen har i 2005 udgivet ”Byen for alle - handlingsplan for tilgængelighed i Københavns byrum”. Med handlingsplanen vil Københavns Kommune stræbe efter ikke fortsat at bygge nye barrierer og samtidig arbejde med at bryde eksisterende barrierer ned.



Retningslinier i nedenstående skal så vidt muligt følges.

- ”Tilgængelighed for alle”, Dansk Standard, DS 3028, september 2001
- ”Færdselsarealer for alle. Håndbog i tilgængelighed”, Vejdirektoratet, vejregelrådet, december 2003

Løsninger, som vil medføre en forringelse af tilgængeligheden, kan ikke accepteres.

Se i øvrigt afsnit 6.1 Byrum og byliv.

Trafiksikkerhed

I Trafiksikkerhedsplanen er sat som mål, at der i intet kryds må ske mere end 2,5 personskadeuheld i gennemsnit pr. år i en 3-års periode. Da Nørrebros Runddel ligger over denne grænse, vil det som minimum være ønskeligt at forbedre forholdene her.

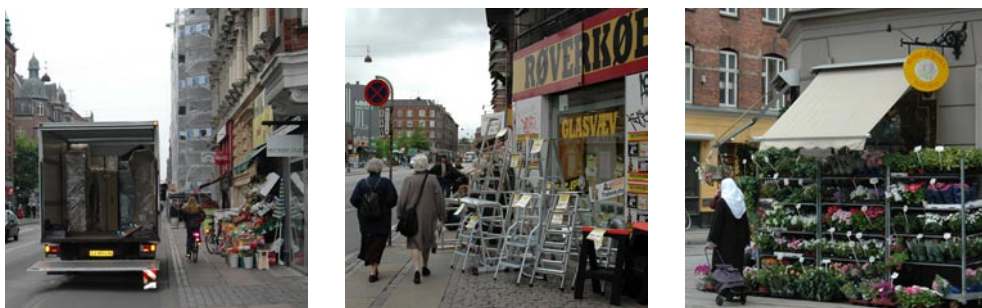
Det samme gælder også strækningen mellem Søtorvet og Assistens Kirkegård, hvor der også er markant flere uheld end på resten af strækningen.

Løsninger, som vil medføre en forringelse af trafiksikkerheden kan ikke accepteres.

6.3 Erhverv og handelsliv

De handlende har behov for at kunne få leveret varer, samt for at deres kunder kan komme nemt til butikken. I nogle tilfælde kan der være ønske om udstillingsarealer, samt kundeparkering.

Ved varelevering er det væsentligt, at man kan standse i så kort afstand som muligt fra målet, samt at transportvejen fra det sted, hvor man læsser af og frem til målet, er tilgængelig for transport med sækkevogn eller palleløfter.



Forholdene kan sandsynligvis ikke gøres optimale, men man kan forsøge at indrette særlige læssepladser, der er attraktive nok til, at omfanget af ulovlig standsning nedbringes.

Helhedsplanen skal som minimum belyse:

- Løsningsmodel for af- og pålæsning af varer til butikkerne

6.4 Miljøtekniske krav

I valget af materialer og inventar (bænke, skraldespande, belysningsarmaturer m.v.) er både funktionalitet, bæredygtighed og driftshensyn vigtigt.

I forbindelse med behandlingen af forurenede jord skal ”Regulativ for anvisning af forurenede jord i Københavns Kommune” overholdes.

Generelt skal alle forpligtelser vedrørende miljø, varetages som beskrevet i Københavns Kommune, Vej & Parks miljøpolitik; ”Politisk vedtagne mål for miljø og bæredygtig udvikling i Københavns Kommune”, februar 2006.

7. FORUDSÆTNINGER, ANALYSE OG HISTORIE

Nørrebrogade er som en af Københavns ind-/udfaldsveje, en vigtig trafikåre i byen, men samtidig også et helt særligt sted, med sin egen specielle karakter, og et vigtigt byrum på såvel Indre som Ydre Nørrebro.

Nørrebrogade er en gade med meget liv og mange aktiviteter. Det er én af de gader hvor flest mennesker dagligt bruger bussen som transportmiddel. Samtidig har gaden gennemkørende biltrafik og er kendetegnet ved en meget stor mængde cyklister, et aktivt handelsliv og mange fodgængere, samt vareleveringer og parkering.

7.1 Historie

I 1700-tallet lå Nørrebro langt ude på landet. Området udenfor de københavnske volde var meget sparsomt bebygget. Der var spredt bebyggelse hovedsageligt langs Blegdamsvej, Fælledvej og den del af Nørrebrogade nærmest ved Søerne. I området lå landstederne Solitude, Blågård og Store Ravnsborg. Herudover kunne man finde enkelte udskænkingssteder og nogle blegdamme samt lidt industri og håndværk. Indbyggerne var håndværkere, arbejdere, møllere, gartnere og øltappere.

Mod slutningen af 1700-tallet begyndte folk fra borgerskabet og embedsstanden at finde vej til Nørrebro, først som landliggere og senere som faste beboere.

På grund af overbefolkningen inden for voldene valgte man i 1852 at flytte demarkationslinien, som hidtil af forsvarsmæssige årsager havde hindret større byggeri på Nørrebro. Herefter gik en voldsom byggeeksplosion i gang i bydelen. I 1870'erne bredte bebyggelsen sig til Kapelvej og Rantzausgade for i 1880'erne og 1890'erne at passere Jagtvej med etableringen af Jægersborggade, Husumgade og andre sidegader overfor Assistens Kirkegård. Samtidig steg befolkningen fra 10.000 i 1857 til ca. 52.000 i 1880 og 105.000 i 1901.



Fra 1880'erne fik kvarteret den nuværende høje, sammenhængende bebyggelsesform, vi kender i dag. Det betød også, at Nørrebro fra at have været en bredt sammensat bydel blev til et udpræget arbejderkvarter med små lejligheder. Selvom den generelle boligstandard blev forbedret i løbet af 1900-tallet, forblev Nørrebro det dårligste af

hovedstadens kvarterer. I slutningen af 1960'erne fandtes her f.eks. halvdelen af Københavns korridorlejligheder. Fra mange sider krævede man en sanering af kvarteret.

I 1970'erne gik Borgerrepræsentationen med Overbrogmester Egon Weidekamp i spidsen i gang med at sanere specielt Indre Nørrebro. De lokale beboere var ikke begejstrede for Rådhusets planer om nedrivning af hele kvarterer, og i flere omgange var der deciderede gadekampe. Specielt huskes kampen om Byggeren i Den Sorte Firkant, hvor kampklædt politi måtte rydde området.

Saneringen blev gennemført, og Indre Nørrebro fik et helt nyt udseende med nye karréer, større lejligheder og store grønne gårdanlæg. Dette medførte også en udskiftning i befolkningen, og i dag er Nørrebro et af byens mest farverige kvarterer. Befolkning er sammensat af mange forskellige typer af mennesker, både etnisk, alders-, uddannelses- og indkomstmæssigt. Her er et rigt og varieret kulturliv med caféer, spillesteder, restauranter og meget andet.

I starten af det 20. århundrede var Nørrebrogade overvejende trafikeret af hestevogne, gående og sporvogne. Gennem århundredet blev hestevognene løbende erstattet med biler samtidig med, at også cykeltrafikken steg i omfang. Billeder af Nørrebrogade midt i århundredet viser en gade præget af mange cykler og sporvogne.

I 60'erne steg biltrafikken, samtidig med at Københavns Sporveje gik i gang med at erstatte sporvognene med busser. Den sidste sporvogn i København var linie 5, der kørte i Nørrebrogade indtil 1972. Sporvognsremisen ved Bragesgade blev ombygget til sportshal, Nørrebrohallen.

Herefter fulgte en periode, hvor det var bilerne, der prægede gaden. I årene 1982-1984 blev der anlagt cykelstier i Nørrebrogade, og gaden fik sit nuværende udseende. Herefter er der kun gennemført mindre ændringer, blandt andet busprioriteringsprojekter og cykelrutens krydsning ved Esrumsgade.

Kilde: Nørrebro Lokalhistoriske Forening og Arkiv og Stadingeniørens Direktorats årsberetninger.

7.2 Beboere

Nørrebro er den mest kompakte bydel i Danmark.

I dag har de to bydele, Indre og Ydre Nørrebro, tilsammen 72.000 indbyggere. Bydelene har desuden landets højeste tætheder med henholdsvis 179 og 197 indbyggere pr. hektar, hvor gennemsnittet for København som helhed ligger på 55. En del af forklaringen på de høje tætheder skal findes i fraværet af større pladsdannelser og parker.

Andelen af børn og især unge i alderen 18 - 29 år er større end i kommunen som helhed. Der er flere arbejdsløse, uddannelsessøgende og indvandrere end i resten af kommunen. Der er flere indvandrere på Ydre end på Indre Nørrebro. På ydre Nørrebro er

der flere ældre end i kommunen som helhed.

Kilde: Københavns Kommunes statistiske kontor.

7.3 Byrum og byliv

Nørrebrogade løber fra Dronning Louises Bro til Nørrebro Station. Gaden fungerer i kraft af dens mange funktioner og trafikintensiteten på en gang samlende og opdelende i kvarteret.

Gaden har et lige forløb fra broen frem til Griffenfeldsgade, hvor den slår et markant knæk. Lige før Nørrebro Station krummer gaden igen, inden den passerer under højbanen. Vejprofilet er smalt, og svinger fra ca. 18 m. på det smalleste sted, til op over 26 m. hvor der er bredest, særligt i krydsene. Der er således begrænset plads, som skal deles mellem de mange funktioner.

Gaderummet indrammes i næsten hele strækningen af en sammenhængende høj facadebebyggelse i op til 5-etager på begge sider af gaden. Bygningernes mange detaljer, altaner og karnapper, som dog aftager lidt i intensitet i udadgående retning, danner tilsammen et fint varieret men alligevel homogent gadebillede.

Begge ender af gaden er markeret med en slags port til Nørrebro. Ved Dronning Louises Bro i syd markeres bydelens grænse af den skarpe kontrast mellem bebyggelsen og det åbne rum, som udgøres af Søerne, mens den nordlige grænse markeres af selve Nørrebro Stationsbygning med sin karakteristiske form og højbanen.



Ud over de to ovenfor nævnte porte er der en del pejlemærker på Nørrebrogade, der gør det nemmere at orientere sig, herunder findes blandt andre Sakramentskirken, Assistentens Kirkegård, Nørrebros Runddel, Stefans Kirken og Nørrebrohallen.

På indre Nørrebro er områderne ved Blågårds Plads og Folkets Park vigtige mødesteder. Stengade har en væsentlig plads i Nørrebros historie og er derfor også vigtig. På den anden side af Nørrebrogade er området ved Sankt Hans Torv et centralt sted, der trækker mange mennesker til fra hele byen. Fælledvej, Elmegade/Stengade og Blågårdsgade forbinder de to områder og giver en del trafik på tværs af Nørrebrogade.

Assistens Kirkegård er et af de vigtigste grønne områder på Nørrebro, hvor det er muligt at trække sig lidt tilbage fra byens tempo og støjniveau for at slappe lidt af eller gå en tur.

På grænsen mellem Indre og Ydre Nørrebro udgør Nørrebros Runddel, udover at markere grænsen mellem de to bydele, et vigtigt trafikalt knudepunkt.

På ydre Nørrebro er Nørrebrohallen og de to pladser i forbindelse hermed på hver sin side af Nørrebrogade, samt biblioteket i Bragesgade vigtige mødesteder i bydelen. Nærheden til Nørrebroparken og cykelruten styrker og understøtter området som et centralt og vigtigt sted, hvor man mødes.

Endelig afsluttes/startes Nørrebrogade i gadens vigtigste knudepunkt, området omkring Nørrebro Station.

Der er næsten ingen gadetræer i selve Nørrebrogade. De få træer, der er, knytter sig især til de særlige steder, der er nævnt ovenfor og få steder er der træer i enden af sidegaderne. Særligt udmærker den markante beplantning og den gule mur ved Assistens Kirkegård sig.

Asfaltslidlag på cykelstier og kørebaner blev fornyet i efteråret 2005.

7.4 Trafik og trafikikkerhed

Dronning Louises Bro passerer dagligt af ca. 16.000 biler i døgnet, knap 30.000 cyklister og 26.500 buspassagerer.

Biltrafik og parkering

Gaden fungerer delvis som ind-/udfaldsvej til/fra København, men først og fremmest fordelingsgade for bydelene Indre og Ydre Nørrebro. De to bydele afgrænses af Søerne, Åboulevarden/Ågade/Bispeengbuen, Højbanen og Tagensvej/Fredensgade.

”Trafikanalyse for Nørrebro” (bilag 1), som er foretaget i efteråret 2005 viser, at mellem 10 og 20 % af biltrafikken på Nørrebrogade er gennemkørende trafik uden ærinde på Nørrebro. Yderligere 10 - 20 % kører ad Nørrebrogade gennem enten Indre eller Ydre Nørrebro på vej til eller fra et mål i den anden af de to bydele. En meget stor del (ca. 80 %) af biltrafikken har altså ærinde på Nørrebrogade eller på en af sidevejene.

Den typiske parkeringsrestriktion på Nørrebrogade er standsningsforbud i myldretidene, parkering tidsbegrænset til 15 minutter kl. 9 – 15 og fri parkering efter kl. 18 (lørdag kl. 13) samt på søndage. På sidevejene er der kun få steder parkeringsrestriktioner.

Københavns Kommune har vedtaget en parkeringsstrategi for de indre brokvarterer,

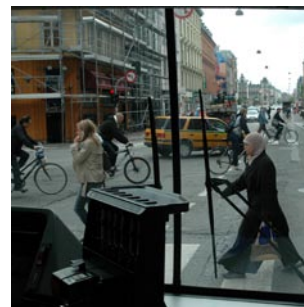
herunder Indre Nørrebro. Strategien går ud på, at der anlægges en række parkeringsanlæg med i alt 4.000 parkeringspladser samtidig med, at der bliver nedlagt 1.000 parkeringspladser på gadeareal. Der vil altså blive anlagt række parkeringsanlæg (fortrinsvis underjordiske) forskellige steder på Indre Nørrebro. Derudover indføres der betalingsparkering på Indre Nørrebro, mens den eksisterende 2-timerszone nedlægges både på Indre og på Ydre Nørrebro.

Bustrafik

Nørrebrogade betjenes af linje 5A (Husum Torv - Sundbyvester Plads), der stopper ved alle stoppesteder, og linje 350S (Dragør - Ballerup), der kun stopper ved Nørrebro Station, Nørrebros Runddel, Stengade/Elmegade og Nørreport Station.

Linje 5A er den mest benyttede buslinje i København med et passagertal på knap 60.000 daglige passagerer. Linje 350S er den 6. mest benyttede af alle buslinjer i Københavns Kommune. Begge linier betjenes med 13,7 m. busser med høj kapacitet.

Der er indsat ekstrabusser i myldretiderne mellem Husum/Bellahøj og Nørreport Station på grund af den store efterspørgsel. De fleste afgang er godt fyldt op. I spidsbelastningsperioderne kører linje 5A med mindre end 3 minutter mellem busserne, mens linje 350S kører med 6 minutter mellem busserne.



Linje 5A og 350S er henholdsvis den anden og den tiende mest rentable buslinje i byen, kun overgået af linje 150S. Rejsehastigheden med bus på Nørrebrogade er lav, i størrelsesordenen 12-13 km/t. Rejsehastigheden er ikke markant lavere i myldretiderne end i dagtimerne i øvrigt. Hastigheden på Nørrebrogade er faldet jævnt siden 2002 (se i øvrigt busfremkommelighedsanalyser).

Knudepunkterne ved Nørrebros Runddel og Elmegade/Stengade er blandt de ti mest benyttede stoppestedegrupper i kommunen med lidt over 5000 daglige påstigninger. Der er trængsel ved stoppestederne.

På Nørrebrogade er der passiv busprioritering i den fast tidsstyrede signalsamordning gennem alle 12 signalregulerede kryds. Sotorvet har dog ingen signalmæssig sammenhæng med Nørrebrogade, men indgår i Lyngbyvejliniens trafikstyrede programvalg. I krydsene ved Nørrebros Runddel og Hillerødgade er der aktiv busprioritering, i Hile-

rødgade med mulighed for grøntidsforlængelse. Der findes bussignal ved følgende fem kryds: Nørrebros Runddel mod NV og SØ, Ægirsgade mod NV, Borgmestervangen mod SØ og ved Lygten mod NV, heraf er tre førstnævnte detektorstyrede.

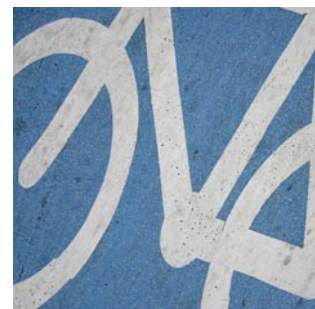
Der er busbane fra Sjællandsgade til Jagtvej, men den bliver kun brugt i begrænset omfang, da den er optaget af parkering, standsning og opstillede containere. Desuden findes et antal korte busbanestrækninger i forbindelse med stoppesteder.

Busfremkommeligheden på Nørrebrogade er meget præget af handelslivet og af tilfældige hændelser i forbindelse hermed, f.eks. ulovligt parkerede biler i forbindelse med varelevering. Der er generelt mange fodgængere i gaden. Ved stoppestederne kan det give trængselsproblemer mellem fodgængere og ventende buspassagerer. Ligeledes er der ofte konflikter mellem cyklister og af- og påstigere ved stoppestederne.

Cykeltrafik

Dronnings Louises Bro, som dagligt passeres af knap 30.000 cyklister, er et af de mest cykelbefærdede steder i kommunen. Cyklisterne har på nogle strækninger af Nørrebrogade meget trange kår, mens der på andre er tilstrækkelig plads.

Intensiteten er højest på strækningen nærmest søerne, hvor cykelstierne virker for smalle til at kunne afvikle cykeltrafikken tilfredsstillende. På strækningen udfor Assistens Kirkegård er cykelstierne rigelig brede. Derfra og i udadgående retning aftager mængden af cyklister, og dermed også trængslen, selvom cykelstierne heller ikke her er særlig brede.



Fodgængere, der krydser cykelstierne på vej til og fra butikkerne, samt ved ind- og udstigning af busser begrænser også fremkommeligheden og fører til uheld. Også i forbindelse med af- og pålæsning af varer foregår der aktiviteter, som generer cyklisternes fremkommelighed.

Borgerrepræsentationen har vedtaget, at der skal indrettes grøn bølge for cyklister på Nørrebrogade. Denne forventes gennemført i efteråret 2006.

Fodgængere

Ligesom alle andre typer af trafikkanter, færdes der også utrolig mange fodgængere. I forbindelse med udarbejdelsen af byrumsanalysen er der foretaget en række stikprøvetællinger af fodgængere (se Byrum og byliv, Nørrebrogade). Tællingerne viser, at de største fodgængerstrømme er i forbindelse med trafikale knudepunkter i øvrigt, dvs. Nørrebro Station, Nørrebros Runddel og Stengade, med også på strækningen nærmest søerne nær Ravnsborggade er der mange fodgængere.

I kombination med cykelstativer, reklameskilte, tøjstativer osv. er der nogle steder så mange fodgængere, at fortovsbredderne ikke slår til. Dette medfører forringet trafik-sikkerhed, da fodgængerne bliver nødt til at søge ud på cykelstier og kørebaner.

Trafiksikkerhed

Ses hele Nørrebrogade under ét falder det i øjnene, at der sker lidt over dobbelt så mange uheld i krydsene som på strækningerne imellem krydsene. Se bilag 3 ”Uheld i Nørrebrogade 2001-03”.

Det er specielt cyklisterne, der kommer til skade, men bilisterne er ofte impliceret i uheldene. De fleste af uheldene sker mellem svingende bilister og ligeudkørende cyklister. Der er også uheld mellem fodgængere og cyklister, samt mellem fodgængere og bilister.

Strækningen mellem Søtorvet og Assistens Kirkegård skiller sig ud fra de øvrige strækninger på Nørrebrogade, ved at der er langt flere uheld for både cyklister, fodgængere og bilister. Nørrebros Runddel skiller sig også ud med et uheldstal på mere end 2,5 personskadeuheld i gennemsnit pr. år i en 3-års periode, mens der i krydset ved Lygten er 2,0 personskadeuheld pr. år.

7.5 Erhverv og handelsliv

Nørrebrogade er en lang strøggade med mange mindre butikker. Ved Nørrebro Station er der to større varehuse samt Nørrebro Bycenter, som trækker mange mennesker til. Ved Nørrebros Runddel er der også en større dagligvarebutik. Mange handlende er organiseret i Nørrebro Handelsforening.

Forholdene for varelevering synes ikke tilstrækkelige, og der foregår i udbredt omfang ulovlig standsning i forbindelse hermed, hvilket skaber fremkommelighedsproblemer for de øvrige trafikanter. Flere af de mindre butikker har nærmest permanent en bil holdende udenfor butikken til gene for afviklingen af trafikken.

7.6 Skoler og institutioner

På indre Nørrebro er der 5 folkeskoler: Sjællandsgades Skole, Stevnsgades Skole, Hellig Kors Skole, Jagtvejens Skole og Blågårdsskolen. På ydre Nørrebro er der tre folkeskoler: Havremarkens Skole, Hillerødsgades Skole og Rådmandsgades Skole. Hertil kommer en del private skoler. Der er flere institutioner i hele området.

7.7 Planmæssige forudsætninger

Kommuneplan 2005

- I forbindelse med planlægning af byens udvikling lægges særlig vægt på betjeningen med kollektiv trafik og cykeltrafik. Der tilstræbes høj kvalitet i udformningen af byens gader, pladser og knudepunkter
- Byens pladser, parker og gaderum skal danne smukke og harmoniske rammer for menneskelige udfoldelser og oplevelser
- På visse strækninger, som f.eks. brogaderne og andre centrale bydelsstrøg, vil en forbedring af forholdene for fodgængere, cyklister og busser medføre behov for en skarpere prioritering mellem trafikarterne
- Strøggadekarakteren opretholdes i bydelscentrene (Nørrebrogade er udpeget som bydelscenter)

Trafik- og Miljøplan

- På kort sigt er den vigtigste indsats at forbedre bussernes fremkommelighed på centrale strækninger med mange passagerer og stor trafikintensitet. Busfremkommelighed kan samtidig være løftestang for en generel forbedring af forholdene på konkrete strækninger, som f.eks. Nørrebrogade og Amagerbrogade.
- Forbedring (herunder udvidelse af de mest belastede cykelstier) og udbygning af cykelstinet er det vigtigste element i forbedring af forholdene for cyklisterne.
- Københavns Kommune vil tilstræbe at inddrage det at gå som transportform i trafikplanlægningen og udformningen af konkrete byrum.
- På visse strækninger, som f.eks. brogaderne og andre centrale bydelsstrøg, vil en forbedring af forholdene for fodgængere, cyklister og busser medføre behov for en skarpere prioritering mellem trafikarterne

Busstrategi 2003

- Nørrebrogade er udpeget som et af ”de steder og strækninger, hvor det er vigtigt at gøre noget de kommende år”, med henblik på at forbedre busfremkommeligheden, specielt for A-busserne.

7.8 Andre projekter i området

Trafikplan og Kvarterløft Nørrebro Park Kvarter

- Indenfor de seneste år er der igangsat kvarterløft af Nørrebro-park-kvarteret, hvor der er udarbejdet en trafikplan for kvarteret, Nørrebrogade er ikke omfattet af planen

- Især regulering af trafik inde i lokalområdet – bl.a. Stefansgade
- Fornyelse af Nørrebro Parken
- Cykelruten
- Forslag om et bredt fodgængerfelt over Nørrebrogade ved cykelruten
- Enkelte tiltag har været afprøvet i tidligere miljøtrafikuger

Områdefornyelse Mimersgade

- I 2005 er der indledt områdefornyelse af Mimersgadekvarteret, der svarer til kvarterløft, Nørrebrogade er ikke omfattet af planen
- Planen er under udarbejdelse – mange ønsker
- Ønsker lukning for biltrafik på forbindelsen Mimersgade – Hamletsgade
- I miljøtrafikugen 2005 blev der gennemført forsøg med at lukke for gennemkørsel mellem Hamletsgade og Jagtvej. Der blev etableret ni spærringer rundt omkring i kvarteret. Forsøget faldt rimeligt heldigt ud

Områdefornyelse Sjællandsgade

- Samlet trafikplan for hele Sjællandsgade skoles skoledistriktet samt området nord for Sjællandsgade op til Jagtvej med særlig vægt på trafiksikre skoleveje
- Den gennemkørende trafik i byrummet foran Simeons Kirken nedprioriteres og byrummet anvendes til andre funktioner/aktiviteter og alm. ophold
- Trafikken minimeres på de vejene omkring skolen, boldbanen og den bemandede legeplads (Prinsesse Charlottes Gade og Meinungsgade)
- Arkitektkonkurrence for det samlede byrum ved Simeons Kirken, Sjællandsgade Skole, den bemandede legeplads og boldbanen
- Inspiration til ide og indhold af byrummet, fremtidig boldbane og bemandede legeplads

Nørrebro Station

Kommunen har fået udarbejdet et konkurrenceprojekt for området, der bl.a. omfatter følgende:

- Plads i stedet for barakker mellem Nørrebrogade, Mimersgade, Borgmestervangen (bygning langs Borgmestervangen)
- Ønskeligt kun at have cykeltrafik på Mimersgade nord for pladسدannelsen – men i praksis nok også bustrafik
- Stationsforplads på Folmer Bendtsens Plads (mod nord kun busser)
- Ønskeligt at lukke Ørnevej
- Busstop i Nørrebrogade ud for ny plads (og dermed plads til venstresving mod Nordre Fasanvej) for at skabe bedre plads end i dag

Parkeringsstrategi for de indre brokvarterer i København

- Etablering af ca. 40 lokale parkeringsanlæg med plads til i alt 4.000 biler i 2008-2014 i Københavns indre brokvarterer (heraf ca. 900 på Indre Nørrebro, indenfor Jagtvej) fortrinsvis i automatiske, underjordiske parkeringsanlæg
- Nedlæggelse af 1000 pladser på gadeplan i de indre brokvarterer (heraf ca. 200 på Indre Nørrebro) for at forbedre bymiljøet i de pågældende områder
- Processen med udvælgelse i gang, se Vej & Parks hjemmeside www.vejpark.kk.dk

Øvrige trafikale projekter

- Trafiksanerung Stengade - afsluttet juli 2006
- Nørre Søgade og Åboulevarden/Gyldenløvsgade - trafikikkerhedsprojekt efteråret 2006 dimensioneret efter den eksisterende trafikmængde og med et minimum af indgreb i søerne, der er fredet
- Metro Ciy-ringen - forventeligt 2015

8. ØKONOMI, PROCES OG TID

8.1 Økonomisk ramme

Projektet er ikke finansieret. Teknik- og Miljøforvaltningen har overfor Teknik- og Miljøudvalget, i forbindelse med en drøftelse af Vej & Parks Investeringsplan, at der reserveres 10 mio. kr. til gennemførelse af en første etape. Projektet planlægges udviklet således, at det kan gennemføres indenfor en ramme på 30 mio. kr.

Der skal i projektet tages højde for, at den fremtidige driftsøkonomi ikke skal overstige det normale niveau for lignende områder.

8.2 Proces

Såfremt Teknik- og Miljøudvalget godkender nærværende program udbydes rådgiverydelsen til de prækvalificerede rådgivere.

De rådgivere, der vinder licitationen, skal på baggrund af program, trafik- og byrumsanalyser mv. forestå udvikling af 2-3 forslag til helhedsplanløsninger på dispositionsforslagsniveau for Nørrebrogade. Forslagene skal redegøre for de trafikale løsninger, samt udpege en række byrum, som skal bearbejdes i projektet. Forslagene vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget til beslutning om hvilket forslag, der skal arbejdes videre med.

Forud for udvalgsbehandlingen vil forslagene, som et led i borgerdialogen, blive forelagt for borgere og interessenter til kommentering.

Såfremt udvalget godkender, at forvaltningen arbejder videre med projektet, bearbejdes det valgte dispositionsforslag videre til projektforslag, som indstilles til beslutning og bevilling for Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Såfremt Borgerrepræsentationen giver anlægsbevilling til projektet, vil rådgiverne forestå hovedprojektering og udbud i hovedentreprise.

Sideløbende udbydes og igangsættes projektudviklingen af de i helhedsplanen udpegede byrum.

8.3 Interessenter og kommunikation

Nørrebrogade projektet har mange interessenter blandt de, der bor, arbejder og færdes i gaden til daglig, men da en trafikalt omlægning af Nørrebrogade kan have konsekvenser langt ud i omgivelserne, er interessen videre end gadens udstrækning. Det er derfor vigtigt at informere bredt om projektet via pressen, hjemmeside, borgermøder osv.

Processen for Nørrebrogade er tilrettelagt således, at principperne fra Byrumhandlingsplanen følges.

Hjemmeside

På Vej & Parks hjemmeside vil der blive oprettet en side til projektet, hvor man vil kunne læse om projektet, proces, tidsplan, processer, hvornår der afholdes borgermøder, politiske indstillinger osv.

Pressen

Vej & Park vil løbende sende pressemeddelelser ud til samtlige aviser, både lokale og landsdækkende, når projektet når en milepæl. Derudover vil Vej & Park tilbyde aviserne mere dybdegående informationer om projektets fremdrift med henblik på, at aviserne kan bringe længere artikler om projektet.

Offentlige borgermøder

Der vil blive afholdt en række offentlige borgermøder, hvor alle får mulighed for at ytre sin mening og høre om projektets fremdrift. Borgerdialogen vil blive planlagt i samarbejde med lokalområdet forskellige organisationer, herunder bl.a. Nørrebro Lokalforsamling, Nørrebro Park Kvarter, Mimersgade Kvarteret, Lokalagenda Center Indre Nørrebro. Borgerdialog vil være mest omfattende i forbindelse med den videre bearbejdning af byrummene.

Andre interessenter og myndigheder

Sideløbende med de offentlige borgermøder sørger Vej & Park for løbende kontakt til politi, brandvæsen, HUR, Ørestadsselskabet og andre parter, som vil blive berørt af projektet.

8.4 Tidsplan

Forventet tidsplan:

- Ultimo august - ultimo september 2006: Udbud af rådgiverydelse i forbindelse med udarbejdelse af helhedsplan
- Primo oktober - ultimo december 2006: Udarbejdelse af 2-3 dispositionsforslag til helhedsplan
- Januar-februar 2007: Politisk behandling af dispositionsforslag til helhedsplan
- Februar-maj 2007: Udarbejdelse af projektforslag til helhedsplan
- Februar-april 2007: Udbud af rådgiverydelse i forbindelse med udarbejdelse by-rumsprojekter
- Juni-august 2007: Politisk behandling af projektforslag til helhedsplan
- September - december 2007: Detailprojektering af helhedsplan
- Primo/medio 2008: Anlægsopstart

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen
Vej & Park

Njalsgade 13, 5. sal
2300 København S
Telefon 33 66 35 00
E-mail vejpark@tmf.kk.dk
www.vejpark.kk.dk