



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

17-12-2012

**Bilag 2, vurdering af bemærkninger fra følgegruppen til Nørrebrogade etape 2**

Sagsnr.  
2012-186168

Dokumentnr.  
2012-1020599

I forbindelse med behandling af indstillingen ”proces for Nørrebrogade 2. etape” den 27. august 2012, besluttede Teknik- og Miljøudvalget at dialogen med følgegruppen for Nørrebrogadeprojektet fortsættes i efteråret 2012.

Sagsbehandler  
Klaus Grimar

Rammerne for dialogen var Teknik- og Miljøudvalgets beslutning om:

- Helhedsplan for Nørrebrogade, model 4, juni 2008, om trafikale virkemidler og forbedrede forhold for fodgængere, cyklister og busser
- Etablering af en busgade ved Nørrebro Station – med adgang for busser og cykler.

Målet med dialogen var at indhente lokale ønsker og input til projektets etape 2, der kan indgå inden for rammerne af de allerede truffne beslutninger om helhedsplanen og busgadeplaceringen ved Nørrebro Station.

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget bemærkninger til Nørrebrogade projektets etape 2, fra:

- Nørrebro Lokaludvalg
- Nørrebro Handelsforening
- Miljøpunkt Nørrebro
- Dansk Cyklist Forbund (København afd.)

Bemærkning fra MOVIA er indarbejdet i Bilag 1 evalueringsrapporten for Nørrebrogadeprojektets etape 1.

Dette notat indeholder Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af de indkomne bemærkninger. Forvaltningens vurdering koncentrerer sig om de konkrete bemærkninger og ønsker.

**Bemærkningernes hovedpunkter**

**Nørrebro Lokaludvalgs indstilling:**

Lokaludvalget ønsker en helhedsplan på Nørrebrogade, der tager hensyn til at etableringen sker i en sammenhængende og fremadskridende anlægsproces, og at der er afsat de fornødne midler til en gennemførelse.

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
2300 Københan S  
Postboks 450  
2300 København S

Direkte telefon  
3366 3332

E-mail  
klagri@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

www.tmf.kk.dk

### **Hovedprioriteringer er:**

1. Bedre fremkommelighed for den kollektive trafik
2. Bedre fremkommelighed for cyklister
3. Grønnere og bedre byrum langs Nørrebrogade (med plads til ophold både på caféer på almindelige bænke og bredere fortov og gadehjørner, hvor man kan stoppe op og snakke).
4. Styrkelse af det lokale handelsliv på Nørrebro, bl.a. med større variation f.eks. flere nicheforretninger, og at der sikres et bæredygtig og alsidigt handelsliv.
5. At man generelt bestræber sig på at indarbejde LAR-løsninger (i form af regnvandsbede, -render og -bassiner). Og at man i udformningen af disse bestræber sig på at disse har flere funktioner f.eks. som siddemøbler, cykelparkering, klatrepladser etc.
6. Som bilag vedlægges afsnittet om Nørrebrogade fra Lokaludvalgets Byrumsplan.

Bagerst i dette notat er indeholdt følgegruppens bemærkninger i deres fulde længde.

<b>Teknik – og Miljøforvaltningens vurdering af bemærkningerne</b>	
<b>Nørrebro Lokaludvalg</b>	
<b>Generelle ønsker for hele Nørrebrogade</b>	<b>Vurdering</b>
Fastholde Nørrebrogade som et snoet vejforløb med kun én kørebane i hver retning. Lokaludvalget ønsker at cykelsti og fortove skal gøres bredere, hvor det er muligt med smal vej gennem hele Nørrebrogades forløb, og at der etableres pladسدannelser, der kan invitere til ophold og kan sammenknytte bydelen.	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales at indgå i projektudviklingen af etape 2.
Forgængerstrategi skal indarbejdes/fastholdes i den kommende Nørrebrogade med hensyntagen til handicappede, kørestole og barnevogne.	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales at indgå i projektudviklingen af etape 2.
Indretning af byrum med plads til oplevelser og ophold for børn og voksne. Her tænkes ikke specifikt på legepladser, men mere i form	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre

af åbne opholdsrum, klatreskulpturer etc.	projektudviklingen af etape 2.
Reduktion af biltrafik, specielt pendlertrafik. Ønsket er fremkommelighed for busser og cykler og en fjernelse af den gennemkørende trafik på Nørrebrogade.	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
Permanente el-installationer langs gaden til f.eks. juleudsmykning	Københavns Kommune har ikke tradition for at medvirke til etablering af permanent el-installationer og drift af disse.  Det vil kræve en særskilt politisk beslutning og en formulering af forretningsmodel for drift af en sådan system for KK kan imødekomme forslaget.
At kinnekullerender i fortovene sløjfes og afvandingen sker under fortovet, evt. også i forbindelse med LAR-løsninger.  Vandafløb skal ligge i kantstenen mellem cykelsti og fortov, og ikke på cykelstien.	Projektet skal klimasikres i overensstemmelse med bestemmelserne i København Kommunes skybrudsplan 2012. De konkrete løsningsmuligheder vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
<b>Ønsker til konkrete steder:</b>	
<b>Lygten</b> Den gennemkørende biltrafik ad Nørrebrogade og Mimergade er nu ledt uden om Nørrebro allerede ved Tuborgvej eller allersenenest ved, at der er etableret venstresving fra Frederikssundsvej ad Lygten, således at trafikken ledes ad Lygten, Tagensvej og Røvsinggade i stedet for Hamletsgade/Haraldsgade. Der vil endvidere komme bussluse ved højbanen, så gennemkørende trafik ikke kan komme inde på Nørrebrogade eller ud ad Frederikssundsvej.	Ønsket er i overensstemmelse med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning om at etablere en busgade ved Nørrebro Station, og udvikles i forbindelse med projektet ”højklasser bus på Frederikssundsvej”
Nørrebro Lokaludvalg forventer stadig, at der etableres bussluse	Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler at der foretages en

<p>ved Mimersgade (nord for Hamletsgade), som anført i Trafik- og byrumsplanen for Mimersgadekvarteret. (Vedtaget af TMU d. 20. juni 2007). Trafikforsøget har vist, at hvis disse løsninger ikke vælges, vil den ikke ønskede gennemkørende trafik på Nørrebrogade køre ad Mimersgade.</p>	<p>nærmere granskning af Trafik- og Byrumsplan for Mimersgadekvarteret mhp mulighederne for at etablere en bussluse i Mimersgade, justeringer i midterhellen i Hamletsgade og etablering af en gågade på dele af Ægiersgade.</p>
<p>Endvidere forudsætter Lokaludvalget, at der laves en helhedsplan for hele Nørrebro Stationsområdet.</p>	<p>Udarbejdelse af en helhedsplan for Nørrebro Stations område er i overensstemmelse med Københavns budget for 2013, og vil blive udviklet som et selvstændigt projekt.</p>
<p><b>”Nørrebro Torv” (Bazargrunden) og Nørrebro stations område (indtil Metroen er på plads).</b></p> <p>Tidligere plan for ”Nørrebro Torv” (Kvarterløft Nørrebro Park) lægges til grund for, hvad der skal ske i området efter at Metrobyggeri er overstået. Biler til Føtexbygningens parkeringsarealer, skal ledes af Borgmestervangen, således at Føtexbygningen ikke bliver spærret inde.</p> <p>Nørrebrogade ved Nørrebro Station fra Folmer Bendtsens Plads og Hyltebro forbindes i sammenhæng med Nørrebro Torv. Tidligere rapport med arkitektforslaget til indretning af pladsen og området – udarbejdet med henblik på at få støtte fra RealDania, kan desuden inddrages.</p>	<p>Udarbejdelse af en helhedsplan for Nørrebro Stations område er i overensstemmelse med Københavns budget for 2013, og vil blive udviklet som et selvstændigt projekt.</p> <p>Nørrebro Lokaludvalgs bemærkninger vedr. Nørrebro Torv videregives til dette projekt.</p>
<p><b>Nørrebrohallen området</b> Området ud for hallen kobles visuelt sammen med arealet ved Café Castro, som et egentligt pladsareal. Busplatformene</p>	<p>Ønsket er overordnet i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade. De konkrete muligheder for en</p>

<p>flyttes hhv. N og S for pladsen og Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes.</p>	<p>omdannelse af Aksel Larsens Plads undersøges i den videre projektudvikling.</p>
<p><b>Hillerødgade</b>          Biltrafikkens adgang fra Hillerødgade ind på Nørrebrogade ændres, for at skabe en mere flydende trafikafvikling. Lyssignal opretholdes ved Nørrebrogade - Hillerødgade. T-krydset indrettes så der tages hensyn til gående og cyklende på tværs af de to gader.</p> <p>Signallys/lysregulering i krydset Nørrebrogade, Skodsborggade og Ægirsgade fjernes, for at fjerne de nuværende ophobninger af højresvingende trafik fra Hillerødgade ad Nørrebrogade. Ophobningerne forsager betydelige forsinkelser for den kollektive trafik ad Nørrebrogade.</p>	<p>Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.</p>
<p><b>Stefansgade</b>          Lokaludvalget ønsker, at fastholde Helhedsplanens intentioner om, at samle gaderne omkring kirken, så der bliver et særligt byrum/ pladsdannelse. Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes. Da de eksisterende muligheder for venstresving fra Nørrebrogade fjernes på denne del af strækningen, etableres mulighed for venstresving til Gormsgade.</p>	<p>Ønsket er overordnet i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade. De konkrete muligheder for en omdannelse af Aksel Larsens Plads undersøges i den videre projektudvikling.</p>

<p><b>Runddelen</b>  Adgangen til Metrostationen på de tre hjørner modsat kirkegården. Når gravearbejdet til metrostation er afsluttet, skal parkarealet genetableres på Assistens Kirkegaard. Der etableres nedgange til Metroen på alle hjørner.</p> <p>Det forudsættes, at der indrettes et byrum på selve Runddelen, så der bliver skabt sammenhæng med nedgangene til metroen, men også sådan, at Runddelen får karakter af en egentlig centerplads for Nørrebro. Det eksisterende handelsliv bør inddrages i etableringen af nedgangene til Metroen. Det bør endvidere overvejes, om der skal laves en særlig arkitektonisk bearbejdning af Runddelen/Pladsen.</p> <p>Der etableres aflæsnings- og pålæsningsordning som på Strøget.</p>	<p>Etablering af underjordiske adgange til Cityringen ligge uden for Nørrebrogadeprojektet. Muligheden for en forskønnelse af Runddelen "hjørner" er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade. De konkrete muligheder for en omdannelse undersøges i den videre projektudvikling. Herunder placering af læssezoner og cykel parkering.</p>
<p>Der etableres en busperron ved busstoppestedet foran Kvickly. Hvis dette indebærer nedlægning af højresving fra Nørrebrogade ad Jagtvej, så prioriterer Lokaludvalget en busperron, frem for højresving, denne løsning vil også forbedre muligheden for skabelse af Runddelen/Pladsen.</p>	<p>I forbindelse med Cityringens åbning i 2018 forventes busstoppestedet flyttet til metrostationen "Nørrebros Runddel"</p> <p>På dette grundlag vurdere forvaltningen at det ikke vil være hensigtsmæssig at etablere en fremrykket busperron ved Kvickly</p>
<p><b>Events og branding</b>  Handelsforeningen og Lokaludvalget har noteret sig, at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med trafikforsøgene har gjort en særlig indsats for at</p>	<p>Forvaltningen har under trafikforsøget fra oktober 2008 til juni 2010 arbejdet med branding og aktiviteter på Nørrebrogade.</p> <p>Formålet har været at</p>

<p>lave events og branding af Nørrebrogade f.eks. udgivelse af guide/kort. Lokaludvalget ønsker ikke, at dette arbejde går tabt.</p> <p>Det forudsættes således, at der afses midler ved vedtagelsen af Helhedsplanen for Nørrebrogade til, at Lokaludvalget kan fortsætte og videreudvikle dette arbejde også i forhold til eksisterende events f.eks. motorcyklerne til bakken forår og efterår, gay pride parade m.m.</p>	<p>demonstrere de potentialer for byliv der vil blive skabt igennem den fysiske udformning af det permanente projekt.</p> <p>Forvaltningen vurderer at det med den permanente etablering af projektet ikke vil være en kommunal opgave at demonstrere og finansiere aktiviteter på Nørrebrogade.</p> <p>Hvis der er lokale ønsker og behov for en styrket indsats på Nørrebrogade, vil det være naturligt at lokaludvalget indenfor dets rammer arbejder videre med aktiviteter og branding.</p>
<p><b>Byinventar</b> Lokaludvalget ønsker som udgangspunkt at bruge Københavns Kommunes designmanual til indretning af byrummet, gerne med elementer af kunst/skulpturer der lægger op til leg og aktivitet.</p> <p>Siddeinventar behøver ikke nødvendigvis være lange Københavnerbænke, men kan også bestå i kortere bænke eller stole.</p>	<p>Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.</p>
<p><b>Nørrebro Handelsforening</b></p>	
<p>Permanente el-installationer langs gaden til f.eks. juleudsmykning</p>	<p>Københavns Kommune har ikke tradition for at medvirke til etablering af permanent el-installationer og drift af disse.</p> <p>Det vil kræve en særskilt politisk beslutning og en formulering af forretningsmodel for drift af en sådan system for KK kan imødekomme forslaget.</p>
<p><b>Miljøpunkt Nørrebro</b></p>	
<p>Etablere plads foran</p>	<p>Ønsket ligger udenfor</p>

verdenskulturhuset og modvirke smutvejskørsel igennem Nørre Allé	Nørrebrogade projektet.
Undgå indsnævring af cykelsti og fortov som følge af for mange svingbaner til biler	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
Busperronen for smalle til kørestolebrugere	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
Plads til mere grønt	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
Afledning af regnvand (LAR)	Projektet skal klimasikres i overensstemmelse med bestemmelserne i København Kommunes skybrudsplan 2012. De konkrete løsningsmuligheder vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
Flere små opholdsteder	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.
Bredere cykelsti på Dronning Louises Bro ved Søtorvet.	Dronning Louises bro er ikke en del af Nørrebrogade projektets etape 2.
Forsøg med gågade i Elmegade mellem Birkegade og Nørrebrogade.	Teknik- og Miljøborgmesteren har tidligere afslået at der ændres i det vedtagne trafikforsøg som er opstillet i Elmegade. Denne beslutning er meddelt Nørrebro Lokaludvalg den 20. september 2012.
<b>Dansk Cyklist Forbund (Kbh afdelingen)</b>	
Løsning af konfliktsituationen mellem cyklister og højresvingende bilister ved Hillerødgade. Evt . ved fjernelse af signalet ved Ægiersgade	Ønsket er i overensstemmelse med Helhedsplanen for Nørrebrogade og anbefales vurderet nærmere i den videre projektudviklingen af etape 2.



--	--

## Nørrebrogade

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg vedtog i august måned 2008 et forslag til ”Helhedsplan for Nørrebrogade”. I forbindelse hermed blev Teknik- og Miljøforvaltningen bedt om pr. 1. oktober 2008 at etablere et trafikforsøg på Nørrebrogade og bl.a. bedømme påvirkningen af sidegaderne til Nørrebrogade. Nørrebro Lokaludvalg anmodede Teknik- og udvalget om, at der i processen og vurderingen af helhedsplanen og trafikforsøget blev lavet en mere intensiv borgerhøringsproces. På sit møde i december 2008 besluttede Teknik- og Miljøudvalget derfor en fase 2 for trafikforsøget og en udvidet høringsproces om Helhedsplanen for Nørrebrogade, i samarbejde med Nørrebro Lokaludvalg.

Lokaludvalget har indsamlet og behandlet undersøgelser, indstillinger og beskrivelser lavet før og under udformningen af den helhedsplan der pt. foreligger for Nørrebrogade. Lokaludvalget har især bemærket, og er blevet gjort opmærksom på de konsekvenser og udviklingspotentialer, som især trafikdelen af helhedsplanen har synliggjort under forsøgsperiode. Der syntes dog at mangle en grundigere debat af byrumsmæssige udfordringer og potentialer, som helhedsplanen også indeholder.

Teknik – og miljøforvaltningen gennemførte i februar 2009 to borgermøder som oplæg til trafikforsøgets anden fase og en udvidet høringsproces i forhold til helhedsplanens byrum og pladسدannelser. Lokaludvalget har desuden deltaget i og samarbejdet med forvaltningen i den borgerdialog og proces som kommunen har gennemført om trafikforsøgets 2. fase, og finder at forvaltningen har været lydhør overfor udvalgets og borgernes ønsker og forslag.

Lokaludvalget vurderede, at der lokalt stadig var ønske og behov for en yderligere inddragelse og drøftelse med borgerne på Nørrebro om fremtidens Nørrebrogade. Nørrebro Lokaludvalg gennemførte derfor i maj 2009 to borgermøder – ét på pladsen ved Nørrebrohallen og ét på Blågårds Plads. Ambitionen med de to møder og deres placering var at nå så bredt ud geografisk og tidsligt, at borgerne havde en god mulighed for at deltage enten den ene eller den anden dag eller sted. Ønsket var at udvide muligheden for inddragelse af borgerne på Nørrebro i en debat om fremtidens Nørrebrogade, med udgangspunkt i Helhedsplanen for Nørrebrogade.

En væsentlig præmis for arbejdet med borgermøderne var, at de lagde op til en bred debat, der ikke var dikteret eller iscenesat af professionelle talere eller særlige partshavere. Lokaludvalgets medlemmer og kommunens embedsmænd spillede derfor primært en

afklarende og vejledende rolle overfor borgere, der ønskede at diskutere helhedsplanen mere indgående.

### **Lokaludvalgets borgermøder**

Nørrebro Lokaludvalg har afholdt to borgermøder den 2. og d. 16. maj 2009 på hhv. ydre og indre Nørrebro, hvor repræsentanter fra TMF var inviteret til at deltage. Formålet var at sikre en bred borgerhøringsproces om udformningen af en helhedsplan for Nørrebrogade, der både tilgodeser ønsket om en reduktion i biltrafik, bedre miljø og handelsliv, smukke byrum, og udnyttelse af pladser og gadens og sidegaders rum, samt at bidrage med forslag til udformningen af Helhedsplanen for Nørrebrogade, til TMFs møde den 19. august 2009.

Med afsæt i helhedsplanen for Nørrebrogade inviterede Nørrebro Lokaludvalg lokale byboere til at deltage i 'gadens parlament' - en uformel arena, hvor lokaludvalget kunne komme i kontakt og dialog med beboere på Nørrebro. Outputet er en række illustrerede forslag til konkrete og visionære ideer til fremtidens Nørrebrogade.

Borgermøderne bygger på 3 grundsten, der med korte seancer afløser/overlapper hinanden - *oplysning - idéudvikling og afstemning*. Resultatet af møderne blev en markering af, hvilke forslag og visioner til Nørrebrogade, der har borgernes opbakning. Borgerne fik også mulighed for at stemme på alle de forslag, der var fremkommet på kommunens borgermøder. Der var listet i alt 41 emner, hvor borgerne hver kunne afgive en stemme. På de to borgermøder, blev der i alt afgivet 259 stemmer.

De 7 største stemmeslugere var:

1. "Bredere fortove med plads til caféliv, stående samtaler, butiksboder etc."
2. "Flere træer, mere grønt generelt"
3. "Afhold etniske markeder og fester, så alle kan få indsigt i Nørrebros diverse kulturliv"
4. "Flere borde og bænke"
5. "Flere åndehuller, hvor folk kan mødes"
6. "Mere plads til de gående"
7. "Mere cykelparkering"

Det betyder at over halvdelen (62 %) af stemmerne faldt på 7 af de i alt 41 forslag. Det Nørrebro beboerne ønsker af den fremtidige Nørrebrogade er primært et grønt strøg med masser af plads til ophold, både på caféer, på almindelige bænke og på bredere fortove og gadehjørner, hvor man kan stoppe op og snakke sammen.

### **Nørrebro Lokaludvalgs indstilling:**

Lokaludvalget ønsker en helhedsplan på Nørrebrogade, der tager hensyn til at etableringen sker i en sammenhængende og fremadskridende anlægsproces, og at der er afsat de fornødne midler til en gennemførelse.

### **Hovedprioriteringer er:**

1. Bedre fremkommelighed for den kollektive trafik
2. Bedre fremkommelighed for cyklister
3. Grønnere og bedre byrum langs Nørrebrogade (med plads til ophold både på caféer på almindelige bænke og bredere fortov og gadehjørner, hvor man kan stoppe op og snakke).
4. Styrkelse af det lokale handelsliv på Nørrebro, bl.a. med større variation f.eks. flere nicheforretninger, og at der sikres et bæredygtig og alsidigt handelsliv.
5. At man generelt bestræber sig på at indarbejde LAR-løsninger (i form af regnvandsbede, -render og -bassiner). Og at man i udformningen af disse bestræber sig på at disse har flere funktioner f.eks. som siddemøbler, cykelparkering, klatrepladser etc.
6. Som bilag vedlægges afsnittet om Nørrebrogade fra Lokaludvalgets Byrumsplan.

### **Generelle ønsker for hele Nørrebrogade:**

1. Fastholde Nørrebrogade som et snoet vejforløb med kun én kørebane i hver retning. Lokaludvalget ønsker at cykelsti og fortove skal gøres bredere, hvor det er muligt med smal vej gennem hele Nørrebrogades forløb, og at der etableres pladسدannelser, der kan invitere til ophold og kan sammenknytte bydelen.
2. Forgængerstrategi skal indarbejdes/fastholdes i den kommende Nørrebrogade med hensyntagen til handicappede, kørestole og barnevogne.
3. Indretning af byrum med plads til oplevelser og ophold for børn og voksne. Her tænkes ikke specifikt på legepladser, men mere i form af åbne opholdsrum, klatreskulpturer etc.
4. Reduktion af biltrafik, specielt pendlertrafik. Ønsket er fremkommelighed for busser og cykler og en fjernelse af den gennemkørende trafik på Nørrebrogade.
5. Permanente el-installationer langs gaden til f.eks. juleudsmykning
6. At kinnekullerender i fortovene sløjfes og afvandingen sker under fortovet, evt. også i forbindelse med LAR-

løsninger.

7. Vandafløb skal ligge i kantstenen mellem cykelsti og fortov, og ikke på cykelstien.

### **Ønsker til konkrete steder:**

#### **1. Lygten:**

Den gennemkørende biltrafik ad Nørrebrogade og Mimersgade er nu ledt uden om Nørrebro allerede ved Tuborgvej eller allersenest ved, at der er etableret venstresving fra Frederikssundsvej ad Lygten, således at trafikken ledes ad Lygten, Tagensvej og Rovsinggade i stedet for Hamletsgade/Haraldsgade.

Der vil endvidere komme bussluse ved højbanen, så gennemkørende trafik ikke kan komme inde på Nørrebrogade eller ud ad Frederikssundsvej.

Nørrebro Lokaludvalg forventer stadig, at der etableres bussluse ved Mimersgade (nord for Hamletsgade), som anført i Trafik- og byrumsplanen for Mimersgadekvarteret. (Vedtaget af TMU d. 20. juni 2007). Trafikforsøget har vist, at hvis disse løsninger ikke vælges, vil den ikke ønskede gennemkørende trafik på Nørrebrogade køre ad Mimersgade.

Endvidere forudsætter Lokaludvalget, at der laves en helhedsplan for hele Nørrebro Stationsområdet.

#### **2. "Nørrebro Torv" (Bazargrunden) og Nørrebro stations område (indtil Metroen er på plads).**

Tidligere plan for "Nørrebro Torv" (Kvarterløft Nørrebro Park) lægges til grund for, hvad der skal ske i området efter at Metrobyggeri er overstået. Biler til Føtexbygningens parkeringsarealer, skal ledes af Borgmestervangen, således at Føtexbygningen ikke bliver spærret inde.

Nørrebrogade ved Nørrebro Station fra Folmer Bendtsens Plads og Hyltebro forbindes i sammenhæng med Nørrebro Torv. Tidligere rapport med arkitektforslaget til indretning af pladsen og området – udarbejdet med henblik på at få støtte fra RealDania, kan desuden inddrages.

#### **3. Nørrebrohallen området**

Området ud for hallen kobles visuelt sammen med arealet ved Café Castro, som et egentligt pladsareal. Busplatformene flyttes hhv. N og S for pladsen og Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes.

#### **4. Hillerødgade**

Biltrafikkens adgang fra Hillerødgade ind på Nørrebrogade ændres, for at skabe en mere flydende trafikafvikling. Lyssignal opretholdes ved Nørrebrogade - Hillerødgade. T-krydset indrettes så der tages hensyn til gående og cyklende på tværs af de to gader.

Signallys/lysregulering i krydset Nørrebrogade, Skodsborggade og Ægirsgade fjernes, for at fjerne de nuværende ophobninger af højresvingende trafik fra Hillerødgade ad Nørrebrogade. Ophobningerne forsager betydelige forsinkelser for den kollektive trafik ad Nørrebrogade.

### **5. Stefansgade**

Lokaludvalget ønsker, at fastholde Helhedsplanens intentioner om, at samle gaderne omkring kirken, så der bliver et særligt byrum/pladسدannelse. Nørrebrogade hæves til fortovsniveau, for at skabe forbindelse mellem de to sider af gaden. Mulighed for hastighedsreduktion til 30 km/t i zonen skabes. Da de eksisterende muligheder for venstresving fra Nørrebrogade fjernes på denne del af strækningen, etableres mulighed for venstresving til Gormsgade.

### **6. Runddelen**

Adgangen til Metrostationen på de tre hjørner modsat kirkegården. Når gravearbejdet til metrostation er afsluttet, skal parkarealet genetableres på Assistens Kirkegaard. Der etableres nedgange til Metroen på alle hjørner.

Det forudsættes, at der indrettes et byrum på selve Runddelen, så der bliver skabt sammenhæng med nedgangene til metroen, men også sådan, at Runddelen får karakter af en egentlig centerplads for Nørrebro. Det eksisterende handelsliv bør inddrages i etableringen af nedgangene til Metroen. Det bør endvidere overvejes, om der skal laves en særlig arkitektonisk bearbejdning af Runddelen/Pladsen.

Der etableres aflæsnings- og pålæsningsordning som på Strøget.

Der etableres en busperron ved busstoppestedet foran Kvickly. Hvis dette indebærer nedlægning af højresving fra Nørrebrogade ad Jagtvej, så prioriterer Lokaludvalget en busperron, frem for højresving, denne løsning vil også forbedre muligheden for skabelse af Runddelen/Pladsen.

### **7. Events og branding**

Handelsforeningen og Lokaludvalget har noteret sig, at Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med trafikforsøgene har gjort en særlig indsats for at lave events og branding af Nørrebrogade f.eks.

udgivelse af guide/kort. Lokaludvalget ønsker ikke, at dette arbejde går tabt.

Det forudsættes således, at der afses midler ved vedtagelsen af Helhedsplanen for Nørrebrogade til, at Lokaludvalget kan fortsætte og videreudvikle dette arbejde også i forhold til eksisterende events f.eks. motorcyklerne til bakken forår og efterår, gay pride parade m.m.

### **8. Byinventar**

Lokaludvalget ønsker som udgangspunkt at bruge Københavns Kommunes designmanual til indretning af byrummet, gerne med elementer af kunst/skulpturer der lægger op til leg og aktivitet.

Siddeinventar behøver ikke nødvendigvis være lange Københavnerbænke, men kan også bestå i kortere bænke eller stole.

### **9. Tidsplan**

Lokaludvalget er opmærksom på, at der på en del af Nørrebrogade i forbindelse med etableringen af Metrocityringen kan være forstyrrende anlægsarbejder, som må indarbejdes i helhedsplanens færdiggørelse.

Med venlig hilsen

Kim Christensen  
Formand for Nørrebro Lokaludvalg

Hej Klaus,

I Nørrebro Handelsforening og i Nørrebro Lokaludvalg har man i forbindelse med ophængning af juleguirlander, diskuteret, om der kunne udføres en permanent el-installation, så hver enkelt kæde blot skulle forbindes til et stik? Vi mener det er udført flere steder i byen, bl.a. på Amagerbrogade.

En sådan installation ville billiggøre den årlige ophængning af juliguirlander og det ville være en mere sikker installation end den midlertidige med diverse gummikabler som bliver ophængt hvert år. Udover dette kunne den permanente installation også bruges til andre udsmykninger.

Formålet her ville være meget i tråd med formålet med ombygningen af den ydre del af Nørrebrogade, at gøre gaden æstetisk pænere og at hjælpe handelslivet.

En permanent el-installation på den indre del af Nørrebrogade måtte vi så få løst på anden måde.

Med venlig hilsen  
Nørrebro Handelsforening  
Hans Mejlshede

Kære Claus

Her på Miljøpunkt Nørrebro glæder vi os meget til 2. del af Nørrebrogade, vi har samlet nogle kommentere fra de sidste år, som kan være gode at tage med i forbindelse med implementering af 2 del.

De er klippet direkte, så det er vigtigt at det er materien af de nedenstående.

Vi gælder os meget til det videre arbejde. Herunder en ny Elmegade i: Stefansgade og et nyt byrum omkring Stefans kirke og Nordbanegade.

KH Erik Jørgensen

### **Gode tanker for første del af Nørrebrogade**

Det er dejligt at se de mange cyklister i gaden 36.000 i døgnet, der har fået betydelige bedre forhold en i gamle dage hvor de skulle kæmpe med biler og busser og deres udstødning, Det er helt vidunderligt at der i perioder slet ikke er biler i gaden, at den ligger stille hen og cyklisterne glider frem på cykelstien, de kan nu indånde luften i gaden uden at indånde en stor mængde partikler, dette vil selvfølgelig blive bedre, når vi får el-busser eller letbane.

Det er nu også muligt at sove en hel nattesøvn, både for dem der bor på gaden og sidegaderne. Det er ligeledes en fornøjelse at man kan snakke med sit barn på gaden, og høre hvad det sagde, dette var ikke muligt før omlægningen af gaden.

Mængden af biler er faldet med 50% til 6000 i døgnet og det kan mærkes, selv om de handlende har en politisk kamp om at biler giver omsætning, men jeg vil gerne se handlende der ikke kan få mere omsætning ud af de 6000 flere cyklister end biler, Jeg vil endda påstå at de er dårlige handelsfolk, hvis det ikke er tilfældet. men det er nok slet ikke nødvendigt for jeg har ind nu ikke set at der er 15% rabat, hvis man har cykelhjælp på når man handler.....

Men det er ikke kun succes alt sammen, der er stadig ting der kan blive bedre, og som bør rette op.

Den indre del af Nørrebrogade er blevet en gennemkørende gade, morgen og aften. Bliker der burde køre af Fredensgade og Nørre Søgade, har en smutvej gennem Nørre Alle, Fælledvej og Nørrebrogade. Og omvendt om aftenen, hvor de dog også bruger Ravnsborggade kvarteret før de mødes på Nørre alle. Dette bør



stoppes, ved at lave plads foran Verdenskulturhuset ved Nørre alle. Som lovet for kompensation for P-Anlægget i Nørre alle.

Der er for mange steder hvor man har lavet svingbaner til biler og derfor har man været nød til at indsnævre fortov og cykelsti.

Det er fedt med bus aflæsnings pladser, men der er for smalle for kørestole, så de kan ikke benyttes for handicappede i kørestol.

Der er ikke meget plads til grønt, som det er pt. er det en sten- og asfaltørken uden så meget som et ukrudtsplante.

Der er ikke tænkt på hvordan regnvandet skal afleder, efter fremtidens krav.

Der mangler små opholdsarealer. Hvor man kan hvile sine trætte ben og få en sluder. Der mangler en plan for ophold på **Nørrebrogade**.

København Kommune skal huske at rette op på disse, når man planlægger den ydre del af **Nørrebrogade**.

Nørrebrogade er vigtig for Nørrebro, det er vores Livsnerve, og derfor er det vigtigt at vi får en gade der er udformet for Nørrebroerne og ikke for gennemkørende biler. Vi støtter fuldt ud de tiltag der nedbringer luft- og støjforureningen for så mange som muligt af borgerne på Nørrebrogade,

Derfor anbefaler vi en løsning hvor busslusen, etableres under højbanen. Busslusen skal være udformet så den er mere effektiv end den på indre Nørrebro, fx med et hul i midten, hvor almindelige biler vil køre fast. Hvis ambulancer eller politibiler under udrykning, skal igennem, kan de aktivere en elevator jernplade, så de kan køre over hullet, da hullet nu er mindre. Scenarie 2 (Bussluse under højbanen) med model A (stop for gennemkørende Trafik) er efter vores opfattelse det mest effektive.

Vores erfaringer fra Stengade busslusen etablering tilbage i 90'erne hvor mere end 10.000 biler trafikfordampede om dagen, siger os at de model der er brugt til beregning af trafik ændringerne, med forøget trafik på Tagensvej og Bispebuen, er i overkanten. I beregnings modellen er der flere biler på de 2 veje end der forsvinder på Nørrebrogade.

## En om'er

Prioriteringen på udkørslen fra Nørrebrogade, mod Byen, på Dronning Louises bro, er **en Om'er**.

Københavns kommune har lavet 3 baner til biler og 1 bane til cyklister. Og det er helt forkert i forhold til den mængde trafik der er på stedet.

Jeg har lavet 2 tællingen:

Torsdag aften d. 3. November 2011 - mellem 19.35 og 19.55, var der samlet set 30 biler og busser fordelt på:

- Til Venstre 2 biler
- Ligeud 20 biler eller busser
- Til Højre 8 biler
- ca. 150 cyklister

Fredag morgen d. 4. November 2011 - mellem 7.58 og 8.09, var der samlet set 28 biler og busser fordelt på:

- Til Venstre 4 biler
- Ligeud 10 biler og busser
- Til Højre 14 biler
- mellem 800 og 900 cyklister

**Samlet set på 41 minutter og der var: 58 biler og ca. 1000 cyklister.**

Københavns kommune må inden de lægger sidste hånd, på den gode omlægning af Nørrebrogade, lave cykelstien en vejbane bredere og de kan uden problemer sagtens fjerne venstresvingsbanen.

Gør det hellere nu og spar penge end i morgen, for så at lave det om igen, det er vores penge de bruger.

Godt Nytår.

Her kort for jul men efter at der var etableret en bred cykelsti på Dr. Louises Bro var jeg over at filme ud kørslen mod byen, jeg jeg har 6 videostumper på hver 10 min. og det var faktisk meget spændende. man kan god bruge lidt tid til at se videoen igennem med det der var mest spændende var:

Der var 11 biler der kør til venstre ud af Nørrebro.

ca. 3.250 cykler der hovedsagelig ligeud kørsler, op til 90 pr. gang det bliver grønt.

jeg har ikke talt hvor mange ligeudkørsler og højresvingende biler der er. men det er ca. 50/50

Men det der kom bag på mig er at der var 3- 4 konflikter mellem cykelister og biler,

Hovedsagelig mellem højresvingende biler og efternølere af cykelister der ikke kom over for grønt.

(den 4. var en konflikt lige før jeg startede videoen, så den er ikke med)

Jeg har videoerne, men mangler et USB så du kan få dem, sig til og jeg køber et.

Kære Klaus, jeg vil på det kraftigste opfordre jer til at sløjfe venstresvingbanen, så der bliver et større område for cykelstierne, (bredere cykelsti) så det bliver nemmere at nå over.

Mange tak for det fremsendt.

Jeg har konstateret at cykelstien bliver 4 meter bred, men den burde være bredere.

Der er altid mange cykler der har svær ved at komme over.

3. vejbaner er simpelthen for meget, der er stort set ingen biler, ved udkørslen af Dr. Louises bro.

Der er ikke ophobning af biler og det sender et helt forkert billede af trafikforsøget på Nørrebro,

Det er vigtigt at oprette det forkerte billede Nørrebrogade, hellere i dag ind i morgen.

Det ville være meget fint at få dokumentere trafikken igen, jeg tror den er faldet væsentligt siden sidst vi lavede det. og det ville være dejligt at kunne bevise det.

Side 1 etape har der været en del regn, og der er lavet en skybrudsplan, også kaldt plan B, for København, hvad med 2. del af Nørrebrogade ?

Skal vi have et møde i fokusgruppen, for Nørrebrogade og i givet fald hvornår?

Jeg har desværre ikke fået noget svar. Ang. ovenstående og arbejdet skrider hurtigt frem og bliver meget snart "cementeret".

Jeg syntes det er meget problematik at der er en flot indkørsel til Nørrebro med meget god plads til Gående og Cyklister, og en klar markering af at her er kun plads til biler der har lokal gøremål og eller kollektiv transport.

Anderledes ser det ud når man forlader Nørrebro, så er der 3 baner til biler og en klemt cykelsti og fortov. Desuden er det ret usystematisk for selve pladsen.

Kære Brian og Klaus

Nørrebro Lokaludvalg ønsker at afprøve et trafikforsøg i Elmegade.

**Hvor:**

Elmegade mellem Nørrebrogade og Birkegade.

**Mål:**

Afprøve gågade på strækningen, med gennemkørsel af cykler tilladt.

- At lave gågade uden at det går ud over sikkerheden på skolevejen til Guldbergsskolen.
- Fokus på Elmegade under budgetforhandlingerne for Københavns Budget 2013

**Tidsperiode:**

Vi kunne ønsker en periode på minimum 2. mdr. startende fra sommeren 2012,

**Proces:**

Skal starte med at der laves en dialog med borgere og handlende, om etablering af gågade med cykelgennemkørsel, mellem Nørrebrogade og Birkegade, med smukke spærrings materialer, fyldt med jord og planter. (se nedenfor)

**Aktiviteterne:**

Det er svært at svare på hvordan aktivisterne kunne være. Det skal afklares i dialogen, men Elmegade er en unik gade med sin blanding af trendy butikker og et rigt café liv og dialogen vil inddrage alle

aktører i events i perioden. I dialogen forventes det at der komme mange gode aktiviteter allerede fra første dag.

### **LAR (Lokal Afledning af Regnvand):**

Forsøget skal ligeledes afspejle, at det teknisk kan lade sig gøre at etablere LAR løsninger i det pågældende byrum og vise at det har en stor rekreativ værdi. Dette skal illustreres ud fra øjenhøjde, som viser hvordan LAR kan integreres i Elmegade.

### **Information:**

Informationen skal deles i 3 målgrupper, Borgere, Forretningsdrivende og Trafikanter. Der laves den nødvendige dialog, der kan sikre en positiv proces for hele perioden, både visuelt og skriftligt.

### **Presse:**

Medierne skal løbende opdateres, både lokale medier og fordi Elmegade er så unik, forventes det at der vil være mulighed for at skaffe omtale i landsdækkende medier.

### **Evaluering:**

Der laves en gennemarbejdet dokumentation for hele perioden, både visuelt og skriftligt, og stikprøve tællinger for biller og cykler i Elmegade og Guldbergsgade.

## **Politiet: Håbløst at få bilister ud af Nørrebrogade**

[Fanget. Motorcykelbetjente kunne i dag stoppe den ene bil efter den anden på Nørrebrogade. - Foto: Finn Frandsen](#)

På under to timer fangede Københavns Politi 69 bilister i busslusen på Nørrebrogade.

AF [Jesper Hvass](#)

Bilister på Nørrebro respekterer ikke det politiske prestigeprojekt med en delvist bilfri Nørrebrogade.

Sådan lyder det fra Københavns Politis Færdselsafdeling efter endnu en razzia ved busslusen mellem Esromgade og Hillerødgade på Nørrebrogade.

»Der er ikke rigtigt nogen, der respekterer, at de ikke må køre gennem busslusen. Vi er derude hver anden til tredje måned i et par dage i et forsøg på at rette op på det. Men mange af dem, vi giver bøder, bor i området og kender udmærket reglerne«, siger Glenn Andersen, vagthavende assistent ved Københavns Politis Færdselsafdeling.

»Det er en håbløs opgave, for folk er simpelthen ligeglade - og det er en svær opgave at løse, når folk ikke respekterer skiltningen«, fortsætter Glenn Andersen.

### **69 fanget for gennemkørsel**

Ifølge Københavns Politi blev 69 bilister taget for at køre igennem busslusen.

De 69 blev præsenteret for et bødeforlæg på 1.500 kroner.

Razziaen varede næsten to timer og foregik i tidsrummet mellem klokken 7.30 og 9.15.

I alt otte motorcykelbetjente var udkommanderet til at sætte lidt skik på morgentrafikkens bilister.

#### **Cykler frem for biler**

Bussslusen på Nørrebrogade er et forsøg på at reducere den gennemkørende trafik på Nørrebrogade.

Den har tidligere mødt massiv modstand fra butikkerne på Nørrebrogade, der frygter for deres omsætning.

Cyklisterne derimod har fået cykelstier, der nogle steder er fire meter brede.

I dagens fangst var desuden:

Tre bilister, der overhalede over spærrelinjer, hvilket giver en bøde på 2.000 kroner og et klip i kørekortet.

Blandt de mindre forseelser var:

- En, der ikke havde sele på.
- En, der ikke havde sit kørekort på sig.
- En, der ikke havde fastspændt et barn i bilen.
- En, der fik en bøde for fejl og mangler ved bilen.

## **Betalingsring - godt for Københavnernes sundhed**

Trafiksaneringen af Nørrebrogade er en succes for sundheden og erfaringerne herfra kan overføres til en betalingsring. Ved en reduktion af trafikken på 20 – 30 % vil betalingsringen markant nedbringe antallet af dødsfald og følgesygdomme der rammer københavnere som en konsekvens af trafikforureningen. I dag dør ca. 600 årligt pga. trafikforurening. En betalingsring vil således bringe gennemsnitslevetiden op.

En undersøgelse udført af tre amerikanske ingeniørstuderende viser, at trafikken på Nørrebrogade er reduceret med 50-80 %, luftforureningen fra trafikken er reduceret med 35-80 %, mens støjforureningen er reduceret med 50-75 %. Livskvaliteten er samtidig øget markant.

Københavns Kommune er ved at lægge sidste hånd på trafiksaneringen på Nørrebrogade.

Formålet var at reducere biltrafikken og forureningen - og derved forøge livskvaliteten og den miljørigtige trafik. Undersøgelsen dokumenterer, at formålet med trafikforsøget er opfyldt.

Den undersøgelse bygger på trafiktællinger, trafikberegninger, luftforurenings- og støjberegninger samt 75 interviews, heraf 27 med butiksejere på Nørrebrogade.

Beregningerne viser en markant reduktion i luft- og støjforureningen fra trafikken, hvilket både må forventes at give en forbedret folkesundhed og en forbedret livskvalitet for beboerne på Nørrebrogade. Der må således forventes færre for tidlige dødsfald, færre hjertekarsygdomme og færre bronkitis- og astmaanfald hos beboerne langs Nørrebrogade.

Interviewene bekræfter, at de fleste respondenter mener, at Nørrebrogade har fået en mere behagelig atmosfære og en blevet meget mere trafikssikker.

De tre ingeniørstuderende anbefaler, at trafiksaneringerne på Nørrebrogades udbygges på den ydre del af Nørrebrogade, grundet de mange fordele som busluserne har betydet for langt størstedelen

af beboerne og brugerne af gaden. Ligeledes håber de tre studerende, at andre

storbyer vil lade sig inspirere af succesene på Nørrebrogade.

”Undersøgelsen konkluderer entydigt, at trafiksaneringen af Nørrebrogade har været til gavn

for de mange og til skade for de få. Det har vi hele tiden haft på fornemmelsen. Men nu kan vi dokumentere det” siger Erik Jørgensen, Centerleder, Miljøpunkt Nørrebro.

Miljøvenlig hilsen

Erik Jørgensen  
Centerleder  
MiljøPunkt Nørrebro  
Blegdamsvej 4B  
2200 København N.  
Mobil. 28 10 47 55

Hej Klaus

Det **er** og bliver altså to "døde links" - uanset hvilken pc jeg prøver at åbne fra... Men som du selv skriver, er ingen af dem af afgørende betydning.

Så Cyklistforbundets kommentarer begrænser sig til følgende:

Cyklistforbundet noterer med tilfredshed, at færdiggørelsen af Nørrebrogade på strækningen fra Nørrebros Runddel til Borgmestervangen snart påbegyndes, og at udgangspunktet er, at det vil ske ud fra retningslinjerne i helhedsplanen for Nørrebrogade.

Cyklistforbundet bakker op om de synspunkter, som Cykelsekretariatet er fremkommet med, og vi skal ikke supplere yderligere ud over særskilt at pege på et stort cyklistønske om at der i detailfasen vil blive kigget nøje på de signalregulerede kryds på strækningen - og samordningen af disse. Vi tænker specielt på de tre meget tætliggende signaler ved hhv. Hillerødgade, Ægirsgade og Stefansgade. Der er daglige konfliktsituationer mellem cyklister på Nørrebrogade mod byen og højresvingende bilister fra Hillerødgade, der ikke har forladt krydset, når der bliver grønt i Nørrebrogade-retningen. Dette giver en markant forringelse af cyklisternes fremkommelighed. Det er vores store ønske, at denne problemstilling bliver løst i projektet, evt. ved nedlæggelse af signalet ved Ægirsgade, så den højresvingende trafik ikke standses straks efter svingmanøvren.

Venlig hilsen

Erik Hjulmand  
Dansk Cyklist Forbund  
Københavnsafdelingen



