

FREMTIDENS
NORDRE FRIHAVNSGADE

ET IDÉOPLÆG

BILAG 1



SAMMEN
OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

INDHOLD

-
- 3 ET IDEOPLÆG
 - 4 EKSISTERENDE FORHOLD
 - 8 KONKLUSIONER - OMVERDENSINDDRAGELSEN
 - 10 CYKELGADELØSNING
 - 13 STRØGGADELØSNING
 - 15 SAMMENLIGNING AF KONSEKVENSER
 - 19 PLADSERNE
 - 20 ALTERNATIVE LØSNINGSFORSLAG
 - 21 OMVERDENSINDDRAGELSE
- INTERESSENTERNES HOLDNINGER
 - 23 METODER
- OMVERDENSINDDRAGELSE
 - 25 DELOPSAMLINGER
-

Din gade
Dit ord
#Nordrefrihavnsgade



Nærværende idéoplæg beskriver først de eksisterende forhold (inklusive trafiktællinger fra 2015) og de tematikker, som omverdensinddragelsen hovedsageligt har omhandlet.

Projektets relation til skybrudsløsninger beskrives kort, ligesom der gøres rede for de hørte myndigheds- og forvaltningens - egen vurdering af de to løsningsforslag.

Løsningsforslagene er beskrevet og konsekvensvurderet i forhold til de nævnte temaer. Tekniske tegninger visualiserer de beskrevne løsninger, der afsluttes med en prissætning. Victor Børges Plads og Melchior Plads er beskrevet særskilt, idet idéoplægget også indeholder ønsker til en udvikling af disse.

Derudover er fravalgte løsningsforslag kort beskrevet med en begrundelse for, hvorfor de er blevet fravalgt.

Afslutningsvist ses en uddybning af resultaterne fra omverdensinddragelsen og en beskrivelse af de benyttede metoder. Sidst ses en samlet liste over opsamlinger fra omverdensinddragelsen, som ikke er vedlagt idéoplægget, men som kan rekvireres.

ET IDÉOPLÆG FREMTIDENS NORDRE FRIHAVNSGADE

Nærværende ideoplæg er blevet udarbejdet med udgangspunkt i Københavns Kommunes Budget for 2015. Idéen til en undersøgelse af de lokale behov i Nordre Frihavnsgade bunder i et lokalt initiativ om at omdanne gaden til cykelgade.

I budgettet blev der afsat 1,5 mio. kr. til en indledende undersøgelse og gennemførelse af en lokal omverdensinddragelse om ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade på hele strækningen mellem Trianglen og Østbanegade.

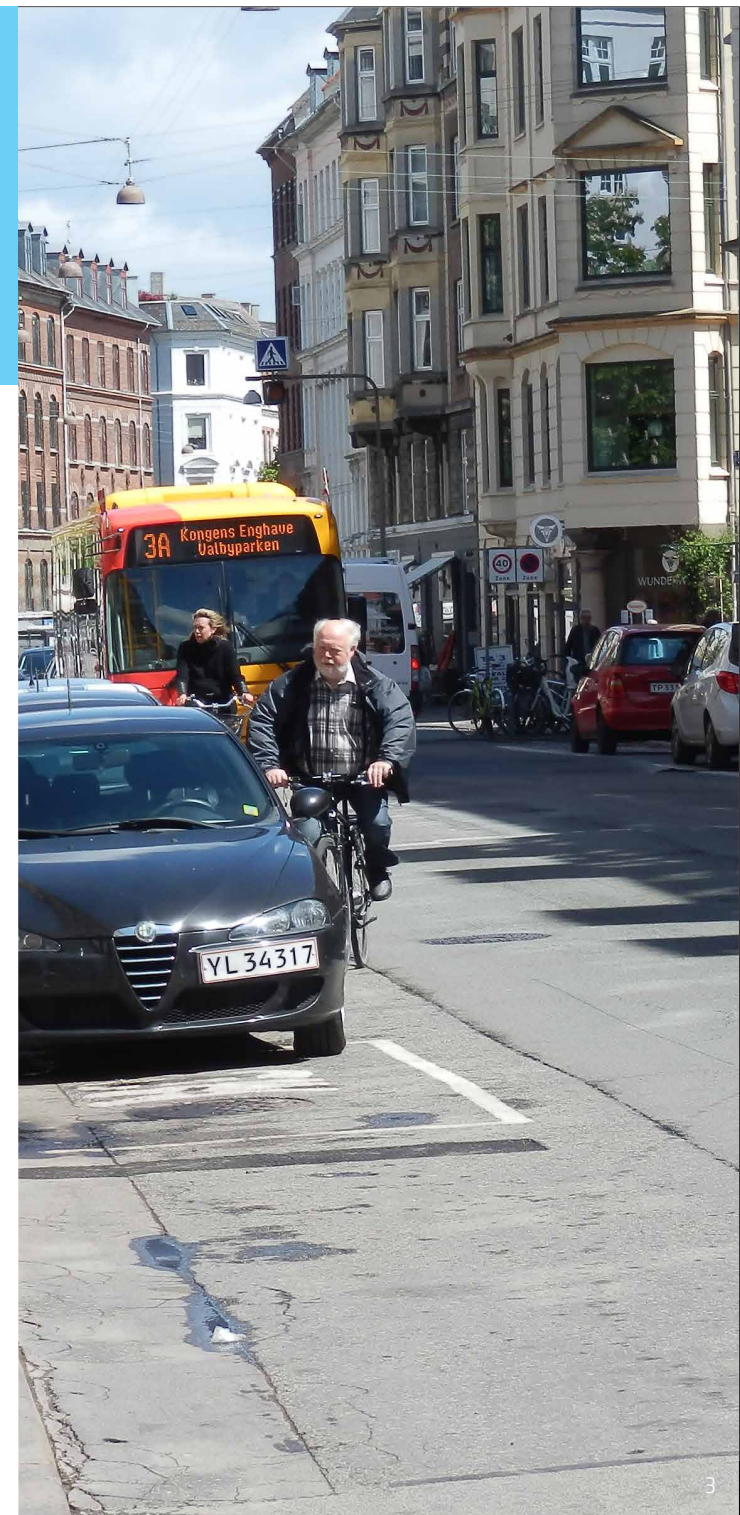
Undersøgelsen omhandler en reovering af hele gaderummet på baggrund af de lokale ønsker til funktionalitet og Københavns Kommunes overordnede strategier på området. Dette gælder både for cykeltrafikken og byrummet generelt.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i foråret 2015 gennemført den indledende undersøgelse gennem en omfattende omverdensinddragelse, hvor omkring 2500 brugere er blevet hørt. En dialogbutik i gaden har haft ca. 2100 besøgende, der har mødt kommunen og givet deres holdninger til kende for deres gade. De erhvervsdrivende var inviteret til workshop ligesom de ældre, en skolebestyrelse og projektets følgegruppe var. To af distriktets skoler har brugt projektet i undervisningen, og forvalt-

ningen har afholdt en temavandring. Ud over de mange aktiviteter har interesserede benyttet sig af en særlig Facebookside, konkurrencer på Instagram eller skrevet mails til kommunen på Bliv Hørt eller til projektets postkasse.

De beskrevne løsningsforslag i dette idéoplæg er udarbejdet på baggrund af de lokale ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade. Ønskerne kan overordnet kategoriseres i tre temaer. Disse bliver nærmere beskrevet og brugt til en sammenligning af de to løsningsforslags konsekvenser. Forvaltningen vurderer, at cykelgadeløsningen bedst imødekommer de lokale ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade.

Løsningsforslagene vil indgå i budgetforhandlingerne for Københavns Kommunes Budget 2016. Hvis et løsningsforslag bliver prioriteret i budgetforhandlingerne, vil der efterfølgende skulle udarbejdes et egentlig anlægsprojekt for Nordre Frihavnsgade.



EKSISTERENDE FORHOLD

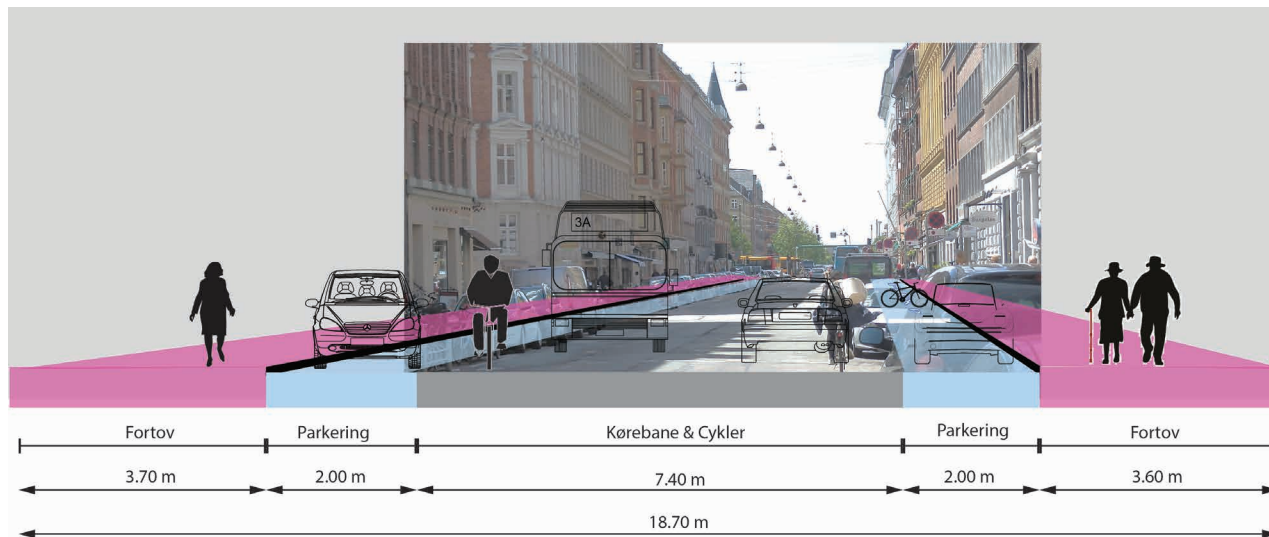
NORDRE FRIHAVNSGADE ER I DAG MELLEM 18,7-18,9 M BRED FRA FACADE TIL FACADE.

DER ER FORHOLDSVIS BREDE FORTOVE I BEGGE SIDER (3,6-3,7 M), SOM DOG OFTE OPTAGES AF CYKELPARKERING, INVENTAR OG BUTIKSUDSTILLINGER.

LANGS DET MESTE AF STRÆKNINGEN ER DER KANTSTENSPARKERING I BEGGE SIDER, SOM

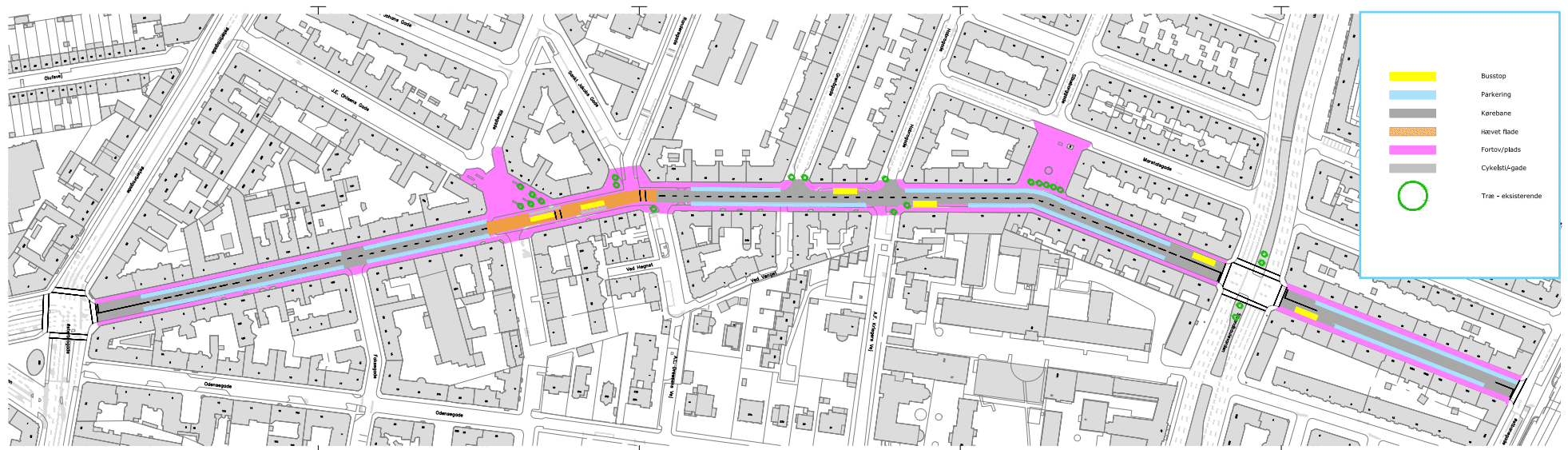
KUN AFBRYDES AF BUSHOLDEPLADSER SAMT DET HÆVEDE PLATEAU MELLEM VICTOR BORGES PLADS OG RANDERSGADE.

KØREBANEN ER CA. 7,4 M BRED OG BETJENER CYKLER, BILER OG BUSSE (LINJE 3A). ØST FOR STRANDBOULEVARDEN ER KØREBANEN BREDERE OG FORTOVENE SMALLERE.





Diagramplan over den nuværende Nordre Frihavnsgade. Gaden er præget af brede fortove, kantstøparkering og bred kørebane, som afbrydes af en hævet flade mellem Victor Borges Plads og Randersgade. Øst for Strandboulevarden er kørebanen bredere.





TRAFIKTAL 2015 (KL. 7-19)

Generelt er trafikken mest intens nærmest Trianglen og Østerbrogade, mens der er mindre i Nordre Frihavsgades østlige ende mod Østbanegade.

Cykeltrafikken udgør den største trafikantgruppe på de fleste delstrækninger med op til 6.700 cyklister mellem kl. 7-19 (svarende til ca. 8.000 pr. hverdagsdøgn). Det er en stigning på ca. 2.200 ift. 2009-14. På den østligste del er andelen af cykeltrafikken væsentligt mindre, men forventes at stige, når cykelforbindelsen under banen åbner i august 2015.

Antallet af fodgængere varierer fra 5.500 mod vest til 1.000 mod øst.

På hverdage mellem kl. 7-19 kører 4.700 biler på den vestligste del nærmest Trianglen, mens der kører 1.200 biler på den østligste del mod Østbanegade (svarende til hhv. 6.200 – 1.500 biler pr. hverdagsdøgn). I forhold til tællinger fra 2009-14 er der tale om et fald på ca. 1.500 biler.

Hastighedsmålinger viser, at biltrafikens gennemsnitshastighed ligger omkring 30 km/t, og at 85% af bilerne kører maks. 40-43 km/t. Kun få kører over 50 km/t (typisk i week-ender, hvor trafikken er mindre intens).

Med nummerpladegenkendelse er det registreret, at ca. 1/3 af biltrafikken mellem Trianglen og Strandboulevarden er gennemkørende uden ærinde.





Bilparkeringen udgør i dag 158 pladser, mens der er 287 cykelparkeringspladser på strækningen. Ud for Ingrid Jespersens Gymnasieskole er der etableret flexparkering på 5 parkeringspladser, dvs. cykelparkering i dagtimerne og bilparkering i øvrige tidsrum. Tællinger af cykelparkering viser, at der er en overbelægning på mere end 100%, hvilket vil sige, at der i dagtimerne holder mere end dobbelt så mange cykler, som der er plads til ift. antal cykelparkeringspladser.

På strækningen sker der flest uheld mellem cykler og biler (15 ud af 25 på 10 år), heraf flere med cyklister som påkører åbne bildøre langs strækningen. Tendensen er dog, at der sker færre uheld end tidligere på strækningen.

BUSTRAFIK

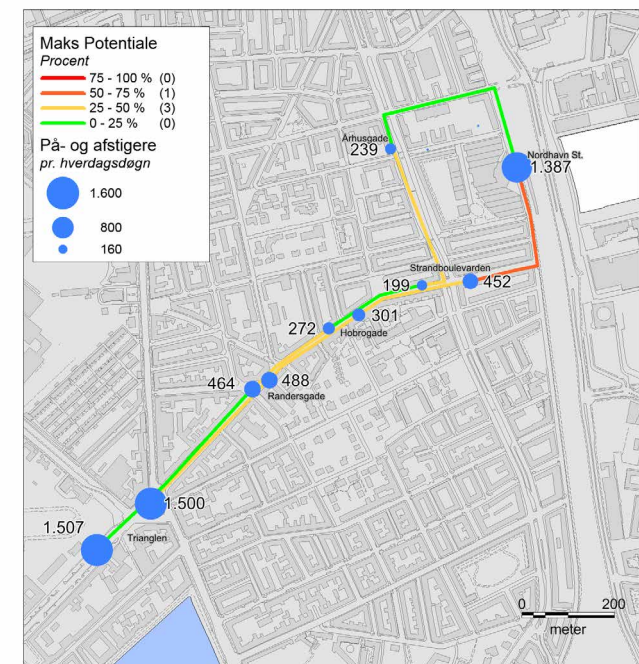
Buslinje 3A kører ca. hvert 3. minut i dagtimerne og har mellem 1.200-1.800 daglige af- og påstigninger på Nordre Frihavnsgade og transporterer mellem 1.800-2.400 passagerer på strækningen. Stoppestedet ved Randersgade er det mest benyttede på strækningen med ca. 950 daglige af- og påstigninger, mens stoppestedet ved Hobrogade og Strandboulevarden har færre af- og påstigninger. Målinger fra Movia viser, at bussernes nettohastighed mellem stoppestederne ofte er under 20 km/t i dagtimerne. Lavest er hastigheden mod signalkrydsene ved Østbanegade og Strandboulevarden samt omkring stoppestederne ved Randersgade og Hobrogade, hvor der er størst potentiale for at optimere busrejsehastigheden. Uden for dagtimerne kører busserne med lidt højere hastighed som følge af færre stoppestedsophold og mindre trafik på strækningen.

SKYBRUDSSIKRING

Nordre Frihavnsgade er udpeget til at skulle skybrudssikres. På grund af gadens smalle bredde og intensive brug, skønnes den optimale løsning for skybrudssikringen at være et rør under overfladen. Arbejdet skal anlægsmæssigt koordineres med en evt. renovering af Nordre Frihavnsgade. De to pladser Victors Borges Plads og Melchior's Plads knytter sig til Nordre Frihavnsgade. Pladserne rummer potentiale til at arbejde med forsinkelsesløsninger. Løsninger bør sammentænkes med en renovering af overfladen og omverdenens ønsker til pladsernes anvendelse.

VURDERING AF LØSNINGSFORSLAG

Begge løsningsforslag har været forelagt Københavns Politi, MOVIA, Økonomiforvaltningen og projektets følgegruppe. Herudover er forslagene blevet hørt internt i Teknik- og Miljøforvaltningen. Der har været bred enighed om at pege på cykelgadeløsningen som grundlag for en videre projektudvikling. Cykelgadeløsningen tilgodeser både omverdenens ønsker til Fremtidens Nordre Frihavnsgade, lever op til kommunens strategier og svarer til de faglige krav i forhold til byrum, sikkerhed og trafikplanlægning generelt.



Kortet viser antal af- og påstigninger på linje 3A

KONKLUSIONER OMVERDENSINDDRAGELSEN



TEMAER FRA OMVERDENSINDDRAGELSEN

Forvaltningen har talt med omkring 2500 personer i den omfattende omverdensinddragelse på Nordre Frihavnsgade i foråret 2015. Alle de gennemførte aktiviteter har taget udgangspunkt i en anerkendelse af de mange kvaliteter, gaden har i dag. Selvom mange er glade for gaden, så har de forbedringsforslag, som deltagerne er kommet med, omhandlet tre overordnede temaer, som er anvendt til udarbejdelsen af de foreslåede løsninger.

Nedenfor skitseres et overblik over de tre overordnede temaer, som omverdensinddragelsen på Nordre Frihavnsgade har omhandlet. De tre temaer benyttes til en vurdering af de beskrevne løsningsforslags konsekvenser, idet de opsummerer hovedpointerne fra omverdensinddragelsen.

En uddybning af omverdenens holdninger og de benyttede metoder kan læses sidst i idéoplægget.

TILGÆNGELIGHED

- spiller en stor rolle for oplevelsen og anvendelsen af gadens fortove, som stedvis opleves som flaskehalse pga. cykelparke-ring, inventar og mange brugere.



BYRUM

Gadens byrum har en stærk identitet gennem karréstruktur, vejens knækkede forløb samt pladserne, som danner rumligheder med potentiale for øget anvendelse og liv.



TRAFIK

Trafikken opleves intens pga. den tætte parkering og de mange cyklister, der kører mellem biler og busser.



SKEMAET HERUNDER EKSEMPLIFICERER NUANCERNE INDEN FOR HVERT TEMA OG KNYTTER SIG TIL NORDRE FRIHAVNSGADES EKSISTERENDE FORHOLD SAMT DE ØNSKER, SOM ER BESKREVET IGennem OMVERDENSDINDDRAGELSEN.



TILGÆNGELIGHED	BYRUM	TRAFIK
FORTOVE – forbedres. 3 rækker fliser, men flere steder fylder cykelparkering, skoleelever og inventar så meget, at fortovene punktvis opleves som snævre.	TRÆER – mere grønt i gaden, så den pletvise begrønning fra sidegaderne udvides, under hensynstagen af strækningens karakteristiske karréstruktur.	FODGÆNGERE – bedre fremkommelighed på langs og på tværs i samspil med byinventar og cykler. De nuværende krydsningsmuligheder er ikke tilstrækkelige.
KRYDSNINGSMULIGHEDER – styrkes. Fodgængerfelt uden lysregulering opleves som utryk, idet bilister ikke overholder vigepligten.	BYLIV – bedre muligheder for ophold og aktivitet på pladser og fortove. Der er et behov for at udnytte potentialet på den østligste del af gaden omkring Strandboulevarden.	CYKLISTER – bedre fremkommelighed og sikkerhed. Den blandede trafik med parkering, busser og biler fylder og giver risiko for potentielle konflikter/uheld.
BROSTENSOVERKØRSLER – udjævnes. Stort set alle overkørsler ved sidegader og porte er udformet med kløvede brosten, der giver ujævn belægning og nedsat tilgængelighed for personer med nedsat gangfunktion, barnevogne o.l.	OPHOLD – flere bænke og siddemuligheder. Fortovene rummer kun begrænset mulighed for ophold, hvilket bl.a. medfører, at de mange skoleelever, som opholder sig omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole begrænser tilgængeligheden på fortovene.	BILISTER – sænk hastigheden, reducer tung trafik & trafik uden ærinde. Der skal fortsat være åbent for biltrafik. I den eksisterende løsning er der hastighedsbegrænsning på 40km/t ved Victor Borges Plads, men dette opleves ikke.
KOLLEKTIV TRAFIK – busbetjening fastholdes og styrkes.	LEG OG FRITID – steder til aktivitet og at 'hænge ud' for børnefamilier og unge. Melchior Plads har især et uudnyttet potentiale.	KOLLEKTIV TRAFIK – 3A ønskes fastholdt og styrket mht. fremkommelighed og regularitet.
	GADENS EGENART – Lillebror til Østerbrogade/ Pariserstemning med små butikker fastholdes og styrkes, omprioritering af trafikken, men med liv og variation.	BILPARKERING – tilstrækkelig parkering bør fastholdes på Nordre Frihavnsvej ift. at betjene handlende, varelevering og beboere.
	HANDEL – muligheder for udeservering, butiksudstillinger og handelsliv styrkes og understøttes med afmærket varelevering og kundeparkering.	CYKELPARKERINGSPLADSER – det nuværende antal er ikke tilstrækkeligt, og stigningen i cykeltrafikken øger behov for flere fx gennem flexparkeringsordningen.
	RENHOLD – der er behov for tilstrækkelige og velplacerede affaldskurve, de steder hvor byliv, ophold og leg/fritid ønskes styrket.	TRAFIKSTØJ – mindskes. Brostensbelægning giver støjgener for naboerne. Lavere hastighed og reduktion af gennemkørende trafik afhjælper dette. Støjreducerende asfalt overvejes.

CYKELGADELØSNING – FORSLAG 1



I dette forslag omdannes Nordre Frihavnsgade til cykelgade med kørsel tilladt, som gør det mere sikkert og lettere for cyklister at færdes på strækningen. Samtidig forenes de trafikale og byrumsmæssige behov i en fleksibel udformning, som løbende kan tilpasses Nordre Frihavnsgades behov for parkering og byliv.

Parkeringen opretholdes i en bred 'flexzone' langs fortovene, som giver mulighed for multifunktionel og fleksibel anvendelse til cykel- og bilparkering samt bylivsaktiviteter. Desuden udvides fortovene lokalt for at give mere plads til nye træer og ophold. Herved styrkes Nordre Frihavnsgades byrumsmæssige

kvaliteter, og gadens rum tilpasses de trafikale og tilgængelighedsmæssige behov.

Dette forslag giver de bedst mulige rammer for at indfri de ønsker og behov, som omverdenen har peget på til Fremtidens Nordre Frihavnsgade.

Løsningen håndterer samtidig de trafikale udfordringer nu og i fremtiden i tråd med Københavns Kommunes politikker, strategier og retningslinjer f.eks. Cykelstrategi 2011 – 2025, fra god til verdens bedste; Metropol for mennesker og KBH 2025 Klimaplan.

CYKELGADER

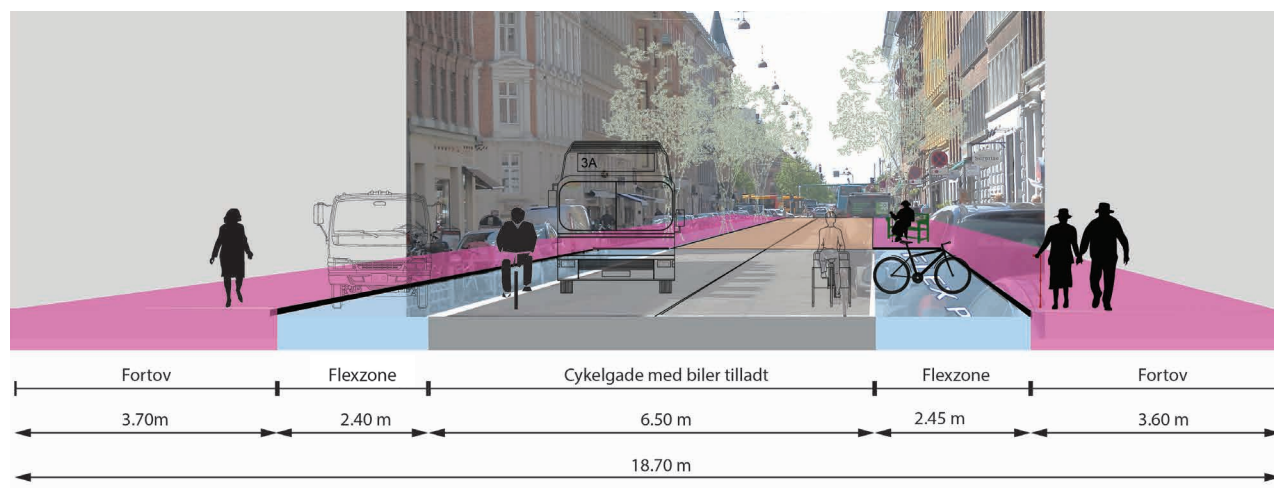
I en cykelgade forbeholdes kørebanen cyklisterne, samtidig med at bil- og bustrafikken kan opretholdes med særlig hensyntagen til cyklisterne.

Cykelgader anvendes normalt, hvor der er mange cyklister, og hvor cykeltrafikken ønskes prioriteret og øget, samtidigt med at arealforholdene er begrænsede.

Cykelgader kendes fra Vestergade i København, Mejlgade i Aarhus og Jernbanegade i Næstved, hvor man har positive erfaringer.

Cykelgade med kørsel tilladt afmærkes vha. færdselstavler: E 47 Cykelgade, undertavle med: "Kørsel tilladt" samt E 63 Hastighedszone 20 km/t. Der skal søges dispensation til denne skiltning hos Vejdirektoratet. Løsningen skal evalueres efter to år.

CYKELGADE MED 20 KM/T



ANLÆGSØKONOMI

CYKELGADEN KOSTER (EKSKL. PLADSERNE) CA. 24,6 MIO. KR. INKL. ENTREPRENØRUDGIFTER, UFORUDSEELIGE UDGIFTER, SAMT PROJEKTUDVIKLING OG ADMINISTRATION.

HERAF UDGØR DEN FORESLÅEDE ETAPE 1 MELLEM TRIANGLEN OG STRANDBOULEVARDEN CA. 21,3 MIO. KR., MENS ETAPE 2 MELLEM STRANDBOULEVARDEN OG ØSTBANEGADE UDGØR CA. 3,3 MIO. KR.

SOM TILVALGSPROJEKTER (DVS. UD OVER SELVE CYKELGADEN) KOSTER MELCHORS PLADS OG VICTOR BORGES PLADS CA. 6,3 MIO. KR. HVER.

I cykelgadeløsningen fastholdes Nordre Frihavsgades nuværende tværprofil således, at kantsten og fortovsbreder bevares. For at skabe mere plads på fortovene renoveres disse med jævn belægning og bedre placering af byinventar.

Mellem kørebane og fortove foreslås en 2,4 m bred flexzone, som rummer cykel- & bilparkering, træer samt varelevering og lejlighedsvis også butiksudstilling udeservering o.l.

Flexzonen tilgodeser behovet for sæsonbetonet anvendelse af byrummet, som efterspørges af borgere og erhvervsdrivende, og giver bedre plads til varelevering, samt kunde- og beboerparkering.

Den brede flexzone giver mindre risiko for konflikter mellem bildøre og cyklister samt bedre fremkommelighed for bustrafikken.

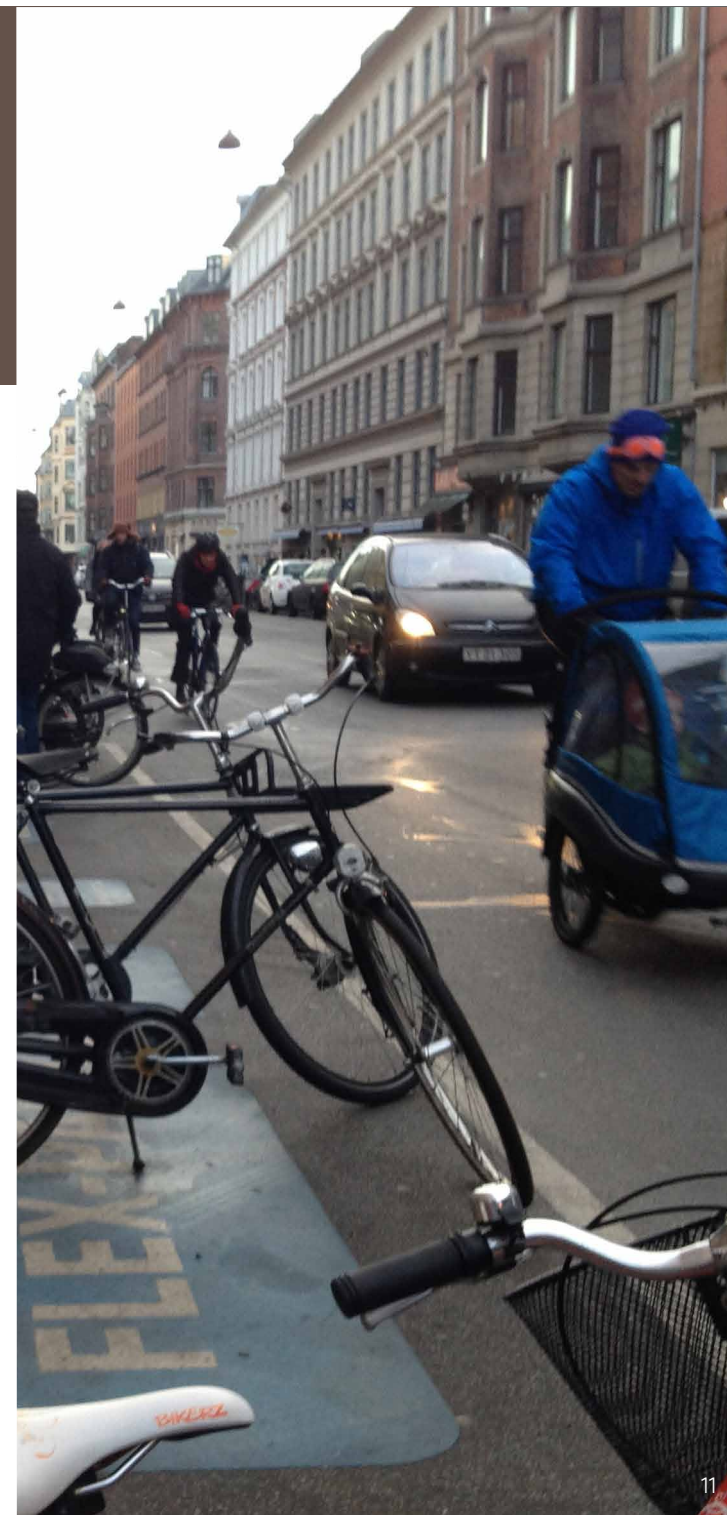
Herudover bliver der plads til mere cykelparkering, som placeres i flexzonen både i form af flere cykelstativer og som udvidelse af flexparkeringspladser (cykler om dagen, bilparkering aften og nat).

Omkring sideveje, de to pladser og Ingrid Jespersens Gymnasieskole udvides fortovene lokalt for at give plads til ophold, beplantning og byliv. Ved pladserne og skolen anlægges fartdæmpende hævede flader, som kan sikre lav fart og tilgodese fodgængernes krydsning af gaden. Herved opnås et tiltrængt løft til opholdsmuligheder for skoleelever og gadens øvrige brugere, hvilket styrker gadens byliv og tilgængelighed på fortove.

Selve cykelgaden afmærkes 6,5 m bred, hvilket tilgodeser både afvikling af bustrafikken og passende lav fart af hensyn til cyklister og bymiljø. Busser og biler forventes at køre i takt med cykeltrafikken med en jævn hastighed på omkring 20 km/t. Overhaling hindres vha. spærrelinjer eller lignende.

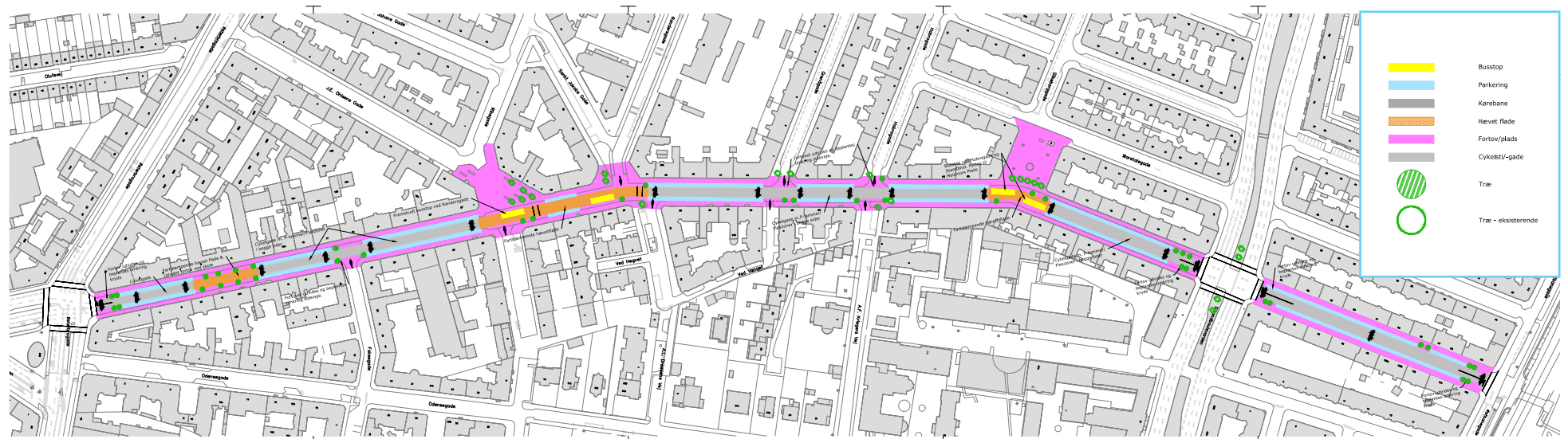
Ved stoppestederne anlægges busperroner, som sikrer god af- og påstigning for buspassagererne. Stoppestederne ved Hobrogade og Strandboulevarden foreslås flyttet og sammenlagt til et nyt fælles busstop ud for Melchors Plads. Derved opnås en mere ensartet afstand mellem stoppestederne på strækningen, færre konflikter med cykeltrafikken samtidig med, at der kan skabes mere liv og aktivitet omkring Melchors Plads og den østlige del af Nordre Frihavsgade. Derudover frigør stoppestedssammenlægningen mere plads til bil- og cykelparkering samt til byrum.

Sammenlægningen af de to stoppesteder kan spare op til 20 sekunders rejsetid pr. bus, hvilket kan medvirke til at forbedre rejsehastighed og regularitet for linje 3A.





Diagramplan over cykelgadeløsning. Gaden skiltes og indrettes, så cyklister har prioritet på kørebanen, således at biler og busser kører med maks 20 km/t og dermed særlig agtpågivenhed og hensynfuldhed over for cyklister. Den viste beplantning er principper, som illustrerer potentialer, der skal konkretiseres nærmere i en efterfølgende projektering.



STRØGGADELØSNING – FORSLAG 2



I dette forslag omdannes Nordre Frihavnsgade til en strøggade med stedvis forskudte kørebaner. Fartdæmpningen imødekommer omverdenens ønske om lavere hastighed i gaden. Cykler kører fortsat blandet med biler og busser, der får 30 km/t som vejledende hastighedsbegrænsning.

I strøggaden anlægges skråparkering skiftevis i hver side, hvilket minimerer antallet af potentielle konflikter mellem cyklister og bilister, der åbner bildøre. Samtidig frigøres plads til byrum og beplantning.

Dette forslag giver kun i begrænset omfang mulighed for at indfri de ønsker og behov, som borgerne har peget på til Fremtidens Nordre Frihavnsgade. Løsningen håndterer nogle af de trafikale udfordringer nu og i fremtiden i tråd med Københavns Kommunes cykelstrategi og klimamålsætning om CO₂-neutral hovedstad i 2025.

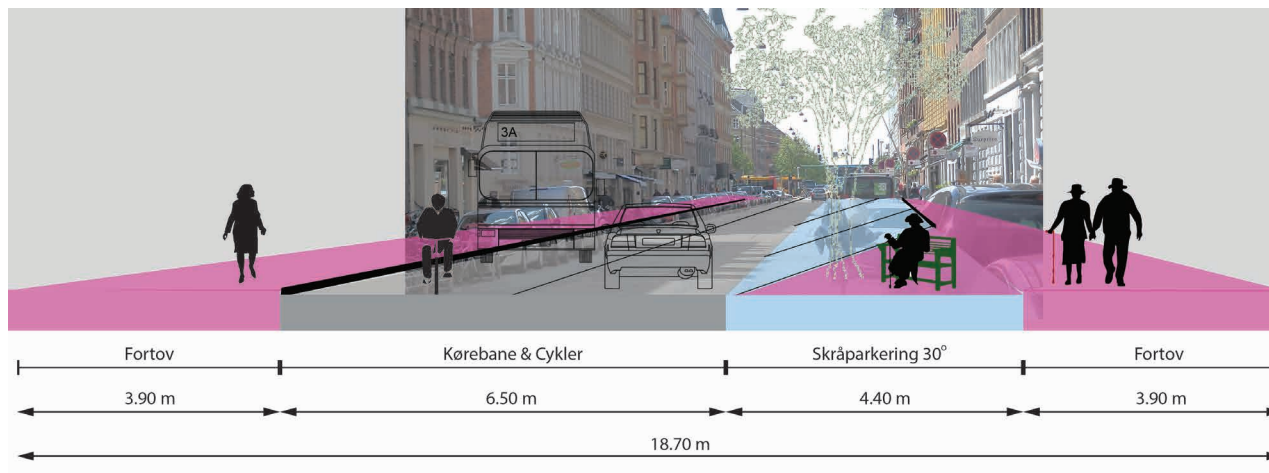
Cykeltrafikken får ikke samme løft i fremkommelighed og sikkerhed som cykelgaden, samtidig med at bustrafikken ikke får optimale vilkår med en løsning med skråparkering. Antallet af parkeringspladser reduceres med mere end halvdelen.

SKRÅPARKERING

Skråparkering er anlagt på en række lokalveje gennem de seneste år i København. Løsningen har vist sig effektiv i forhold til at optimere antallet af parkeringspladser og mindske uheldsrisikoen for cyklister.

Skråparkering anvendes kun sjældent på trafikveje af hensyn til bustrafikken. Ved kun at have skråparkering i den ene side af vejen reduceres antallet af parkeringsmanøvrer på strækningen i forhold til dagens situation, hvor kantstøpsparkering i begge sider medfører manøvrer og forsinkelser i begge retninger på hele strækningen.

STRØGGADE/SKRÅPARKERING MED 30 KM/T



ANLÆGSØKONOMI

STRØGGADEN MED SKRÅPARKERING KOSTER (EKSKL. PLADSERNE) CA. 22 MIO. KR. INKL. ENTREPRENØR-
UDGIFTER, UFORUDSEELIGE UDGIFTER, SAMT PROJEKTUDVIKLING OG ADMINISTRATION.

HERAF UDGØR DEN FORESLÅEDE ETAPE 1 MELLEM TRIANGLEN OG STRANDBOULEVARDEN CA. 19 MIO. KR.
MENS ETAPE 2 MELLEM STRANDBOULEVARDEN OG ØSTBANEGADE UDGØR CA. 3 MIO. KR.

SOM TILVALGSPROJEKTER (DVS. UD OVER SELVE STRØGGADEN) KOSTER MELCHIORS PLADS OG VICTOR
BORGES PLADS CA. 6,3 MIO. KR. HVER.



I strøggaden omlægges Nordre Frihavsgades tværprofil således, at fortovsbredden forøges med 20-30 cm i begge sider. For at skabe mere plads på fortovene lokalt anlægges skråparkering, som placeres på hver side af vejen i en 4,4-4,5 m bred skråparkeringslomme. Varelevering tilgodeses med læssezoner omkring skråparkeringslommerne.

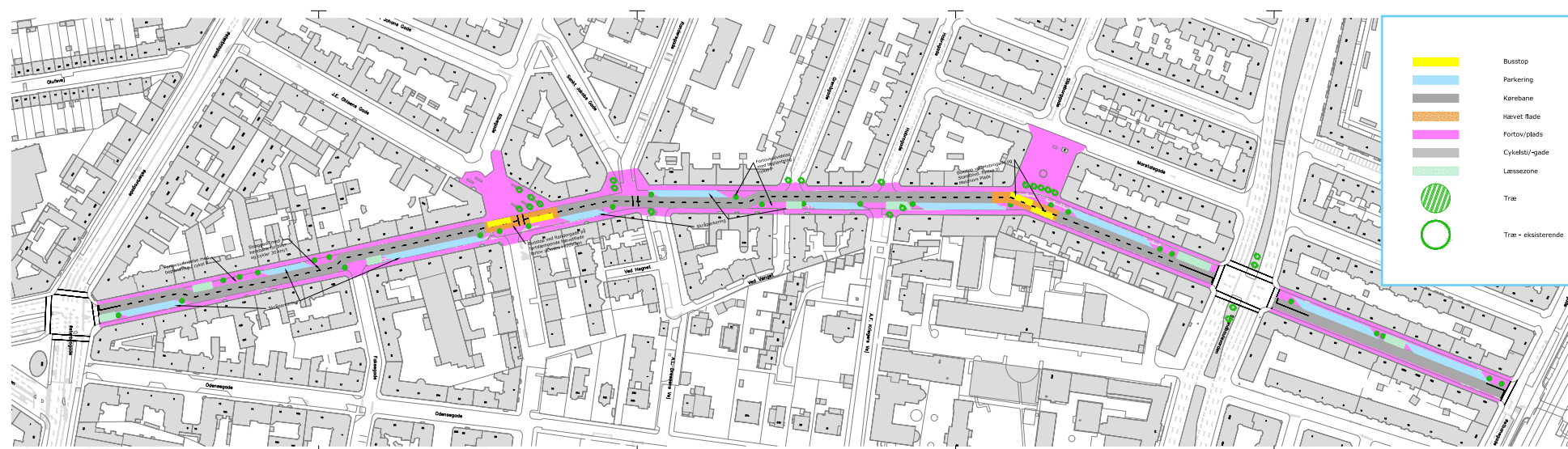
Omkring sideveje, de to pladser og Ingrid Jespersens Gymnasieskole udvides fortovene lokalt for at give plads til ophold, beplantning og byliv. Ved pladserne og skolen forskydes kørebanens forløb, hvilket sikrer lav fart og tilgodeser fodgængernes krydsning af gaden.

Selve strøggaden afmærkes 6,5 m bred, hvilket tilgodeser både afvikling af bustrafikken og passende lav fart af hensyn til cyklister og bymiljø. Busser og biler forventes at køre med en jævn hastighed på omkring 30 km/t, dog med begrænset mulighed for overhaling af cyklisterne.

Stoppestederne placeres ved fortovskant, hvilket sikrer af- og påstigning for buspassagererne. Cyklisterne skal passere uden om de holdende busser. Stoppestederne ved Hobrogade og Strandboulevarden foreslås flyttet og sammenlagt til et nyt fælles busstop ud for Melchiors Plads. Derved opnås en mere ensartet afstand mellem stoppestederne på strækningen, færre konflikter med cykeltrafikken samtidig med, at der kan

skabes mere liv og aktivitet omkring Melchiors Plads og den østlige del af Nordre Frihavsgade. Desuden frigør stoppestedssammenlægningen mere plads til bil- og cykelparkering samt til byrum.

Diagramplan Skråparkeringsløsning. Gaden skiltes og indrettes, således at biler og busser kan køre med maks. 30 km/t. Den viste beplantning er principper, som illustrerer potentialer, som skal konkretiseres nærmere i en efterfølgende projektering.

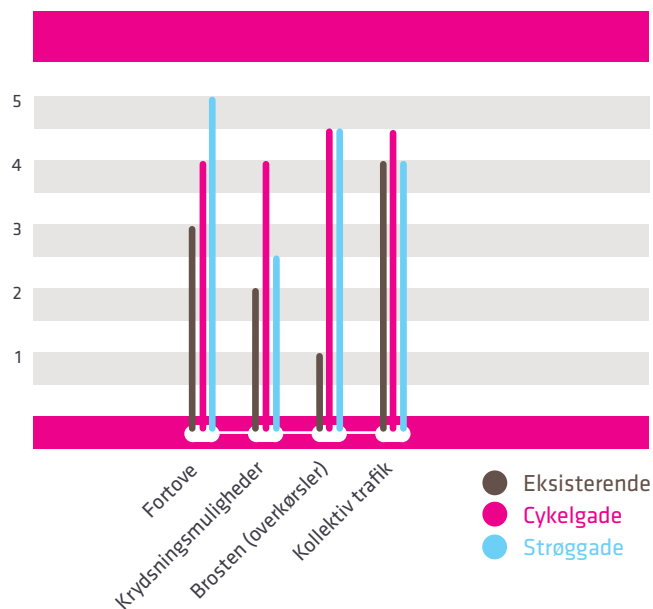


SAMMENLIGNING AF KONSEKVENSER CYKELGADE OG STRØGGADE



Her vurderes konsekvenserne ved de to løsninger i forhold til de tre gennemgående tematikker, som deltagerne i omverdensinddragelsen har lagt vægt på. På nogle parametre er løsningerne vidt forskellige, mens de på andre er helt ens – dette fremgår af den følgende gennemgang af konsekvenserne.

TILGÆNGLIGHED



FORTOVENE:

Begge løsninger: I begge løsninger øges tilgængeligheden på fortovene.

Cykelgadeløsning: Fortovsbredden optimeres ved at sanere belægninger og inventar, anlægge punktvisse fortovsudvidelser med plads til ophold, beplantning, inventar og cykelparkering samt ved at henføre mere cykelparkering til flexzonerne langs fortovene.

Strøggadeløsning: Fortovsbredden udvides og omlægges med ny belægning. Inventar placeres i fortovsudvidelser med plads til ophold, beplantning, inventar og cykelparkering.

KRYDSNINGSMULIGHEDER:

Begge løsninger: Krydsning tilgodeses i begge løsninger ved lav fart, hævede flader omkring de to pladser og Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Derudover udvides fortovene ved krydsningspunkter og sideveje, hvorved oversigten forbedres, og fodgængerens passage af cykelgaden bliver kortere.

Cykelgadeløsning: Fartgrænse på 20 km/t.

Strøggadeløsning: Fartgrænse på 30 km/t.

BROSTEN (OVERKØRSLER):

Begge løsninger: I begge løsninger kombineres fortovssanering/-udvidelser med omlægning af overkørsler med jævn belægning, som giver god tilgængelighed for personer med nedsat gangfunktion, barnevogne o.l.

KOLLEKTIV TRAFIK:

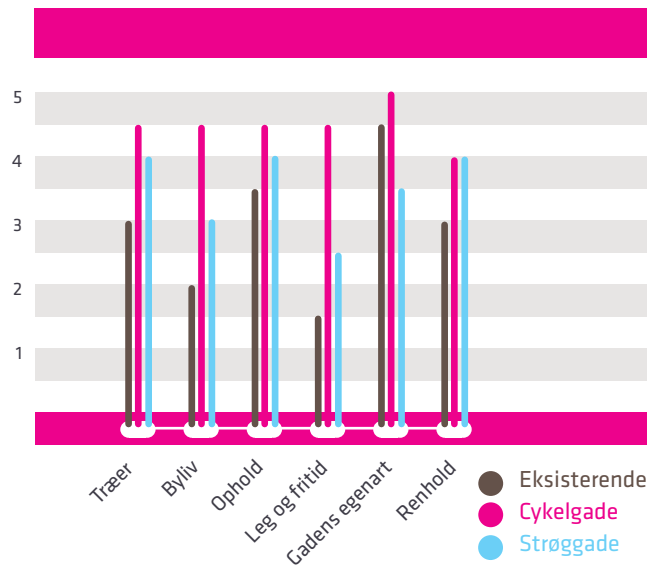
Begge løsninger: For begge løsninger foreslås antallet af stoppesteder optimeret til to ved hhv. Randersgade og Melchior Plads. Det giver lidt længere gåafstand for nogle passagerer, men samtidig opnås en mere ensartet afstand mellem busstoppe og større regelmæssighed.

Cykelgadeløsning: Krydsningsmuligheder ved busstop samt af- og påstigning tilgodeses med brede busperroner.

Strøggadeløsning: Krydsningsmuligheder ved busstop samt af- og påstigning tilgodeses ved, at bussen standser ved fortovskanten.



BYRUM



TRÆER:

Cykelgadeløsning: Forslaget giver mulighed for spredt beplantning i de foreslåede fortovsudvidelser ved pladserne, skolen og sidevejene. Herved kan Nordre Frihavsgade få mere 'grønt' i gaderummet.

Strøggadeløsning: Forslaget giver mulighed for spredt beplantning – dog kun i de foreslåede fortovsudvidelser. Herved skabes mere grønt, men ikke i samme udstrækning som cykelgadeløsningen.

BYLIV:

Begge løsninger: For begge løsninger gælder, at fortovene og strækningen får bedre plads til fodgængere og handelsliv ved sanering og stedvise udvidelser. Pladserne bindes bedre sammen med gaden, og gennem en omdannelse af pladsernes indretning tilstræbes bedre mulighed for ophold og udeservering kombineret med aktiviteter, som fx loppemarked, events o.l.

OPHOLD:

Begge løsninger: I begge forslag giver fortovene bedre mulighed for ophold gennem sanering af inventar og udvidelser, som bl.a. vil tilgodese ophold for de mange skoleelever, som opholder sig omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Pladsernes gode potentialer udnyttes bedre gennem en omdannelse.

LEG OG FRITID:

Begge løsninger: Begge løsninger tilgodeser aktiviteter og steder til at 'hænge ud' for børnefamilier og unge, især i området omkring Ingrid Jespersens Gymnasieskole, ved at lave fortovsudvidelser og omdannelse af pladserne.

Cykelgadeløsning: Der etableres flexzoner, hvilket øger fleksibiliteten.

GADENS EGENART:

Begge løsninger: Begge forslag giver mulighed for at styrke identiteten på den østlige strækning ved at binde Nordre Frihavsgade bedre sammen på tværs af Strandboulevarden.

Cykelgadeløsning: Cykelgaden og de foreslåede udvidelser af fortove med beplantning vil styrke Nordre Frihavsgades identitet og forstærke 'Pariserstemningen' og rollen som 'Lillebror' til Østerbrogade med små butikker, som i højere grad vil

kunne bemærkes og opleves ved det lave hastighedsniveau, som cykelgaden medfører. Hævede flader og fortovsudvidelser ved skolen og pladserne vil medvirke til at understrege gadens knækkede forløb og karrestruktur. Den blandede trafik med større prioritet for cyklister og lav hastighed vil skabe optimale betingelser for at styrke liv og variation og reducere de ulemper, som opleves af cyklisterne i dag.

Strøggadeløsning: Strøggaden og de foreslåede udvidelser af fortove med beplantning vil løfte Nordre Frihavsgade. Dog hænger forskudte kørebaneløb og skråparkering ikke naturligt sammen med gadens funktion og oplevelse som strøggade. Den blandede trafik med lav hastighed giver et godt udgangspunkt for mere liv og variation og reducerer nogle af de ulemper, som opleves i dag.

HANDEL:

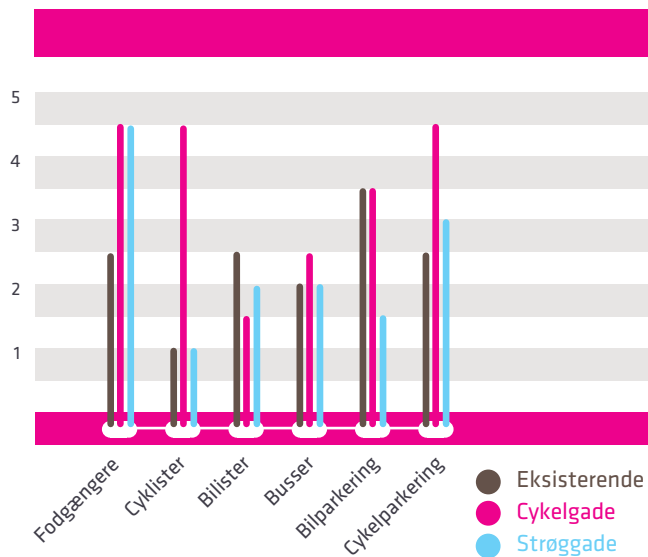
Cykelgadeløsning: Udeservering og butiksudstillinger får bedre muligheder gennem fortovsudvidelser og –sanering, flexzoner samt omdannelse af pladserne. Parkeringen i gaden opretholdes med det nuværende antal pladser i de foreslåede flexzoner til gavn for handelslivet i forhold til at betjene kunder samt ift. varelevering.

Strøggadeløsning: Udeservering og butiksudstillinger understøttes gennem fortovsudvidelser og omdannelse af pladserne. Parkeringen i gaden reduceres imidlertid meget i forslaget, hvilket ikke tilgodeser handelslivets mulighed for at betjene kunder og varelevering i samme grad som cykelgaden.

RENHOLD:

Begge løsninger: Ved pladser og fortovsudvidelser placeres tilstrækkeligt med affaldskurve.

TRAFIK



FODGÆNGERE:

Begge løsninger: I begge løsninger forbedres fodgængerens fremkommelighed på langs og på tværs af gaden. Krydsningsmuligheder styrkes ved lav fart og fortovsudvidelser, hvilket tilgodeser mere spredt krydsning for fodgængerne på Nordre Frihavnsgade.

Cykelgadeløsning: Tiltagene i denne løsning er foruden fortovsudvidelser en sanering af belægning og inventar samt flexzone langs fortovet.

Strøggadeløsning: Tiltagene i denne løsning er fortovsudvidelser og forskudte kørebaner.

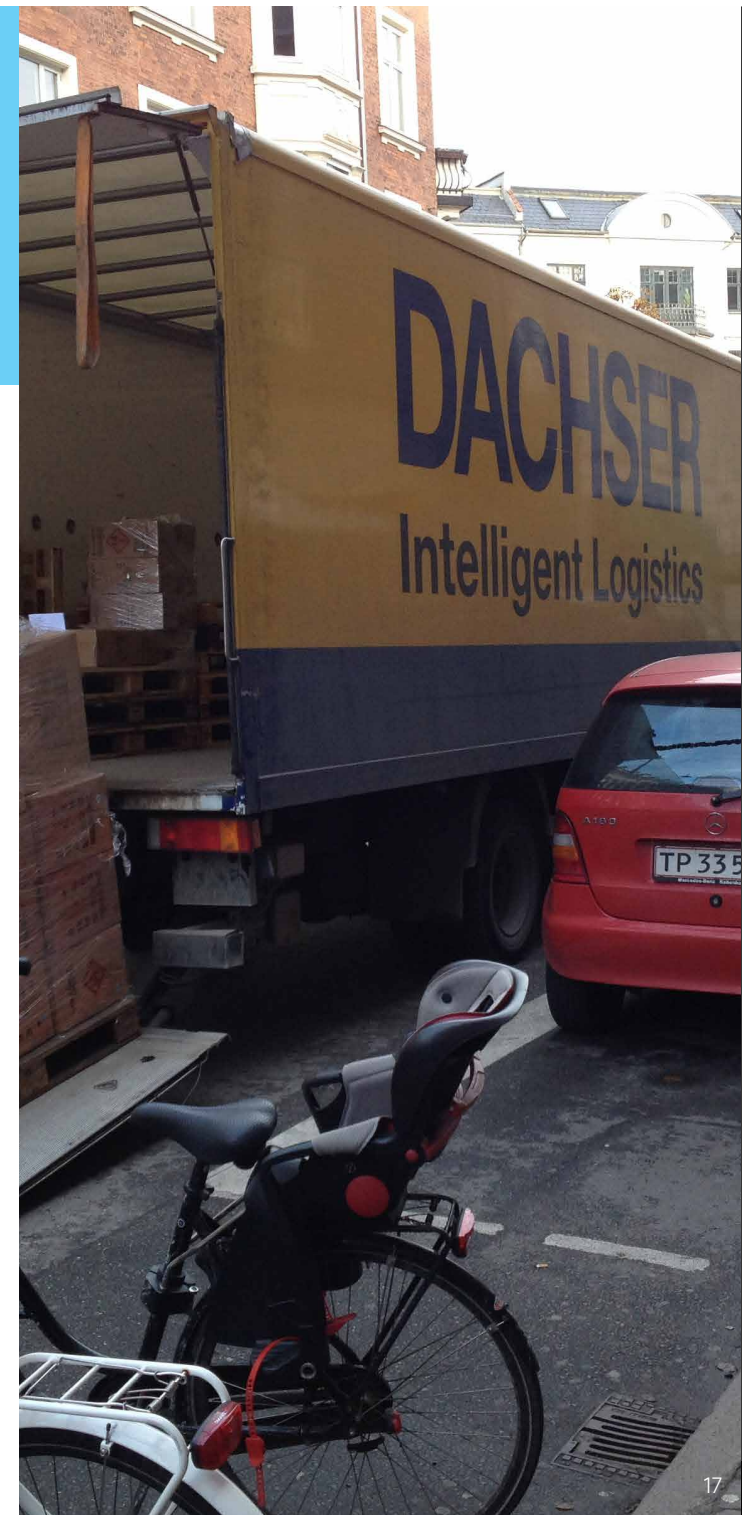
CYKLISTER:

Cykelgadeløsning: Cykelfremkommelighed og -sikkerhed prioriteres højt med cykelgadeløsningen. Den blandede trafik med parkering, busser og biler får bedre mulighed for at blive afviklet med lav fart og mindre risiko for potentielle konflikter/uheld. Dette tilgodeser den forventede vækst i cykeltrafikken bl.a. grundet den styrkede adgang til havnen (tunnel under banen).

Strøggadeløsning: Cykelfremkommelighed og -sikkerhed prioriteres kun marginalt med strøggadeløsningen. Den blandede trafik med parkering, busser og biler får lidt bedre mulighed for at blive afviklet med lav fart og mindre risiko for potentielle konflikter/uheld. Skråparkeringen, forskudte kørebaner og prioriteringen af biltrafikken kan dog øge cyklisternes utryghed. Dette tilgodeser kun i mindre grad den forventede vækst i cykeltrafikken bl.a. grundet den styrkede adgang til havnen (tunnel under banen).

BILISTER:

Cykelgadeløsning: Biltrafikken fartsdæmpes til 20 km/t på hele strækningen med hævede flader og skiltning. Forslaget kan medvirke til at mindske antallet af gennemkørende bilister vha. fartsdæmpningen. Nordre Frihavnsgade vil forblive åben for biltrafik, som tilpasses bymiljøet. En evt. reduktion i gennemkørende trafik (op til 30 % af biltrafikken) forventes overflyttet til Classensgade, Århusgade og Strandboulevarden samt til grønne, miljøvenlige transportformer (gang og kollektiv transport).





SAMLET KONKLUSION

Forvaltningen vurderer, at cykelgadeløsningen bedst imødekommer de lokale ønsker og behov for Fremtidens Nordre Frihavnsgade, som omverdensinddragelsen har afdækket.

Løsningen sikrer en fastholdelse af bilparkering og kørsel i begge retninger med en efterspurgt hastighedsbegrænsning, hvor cyklisterne prioriteres på kørebanen. Der bliver mulighed for øget byliv med fortovsudvidelser, samtidig med at tilgængeligheden på fortove forbedres ved at flytte cykelparkeringspladser ud i flexzonen. Derudover får eleverne fra Ingrid Jespersens Gymnasieskole får et allokeret byrum.

Flexzonens fleksibilitet gør det muligt fremadrettet at tilpasse Nordre Frihavnsgade til nye behov. På nuværende tidspunkt kan flexzonen håndtere træer, varelevering, cykel- og bilparkering samt butiksudstillinger, udeservering eller deciderede markedsdage.

Cykelgadeløsningen vil understøtte Nordre Frihavnsgades egenart med det unikke butiksliv og "Pariserstemning", samtidig med at en stor del af omverdenens ønsker for fremtiden opfyldes.

Strøggadeløsning: Samme effekt som cykelgadeløsningen – dog med en fartgrænse på 30 km/t, og den gennemkørende trafik reguleres kun gennem fartdæmpningen. Det forventes ikke, at bilister med denne løsning overflyttes til cykling, idet forholdene for cyklister ikke forbedres betydeligt.

BUSSER:

Begge løsninger: Buslinje 3A spiller fortsat en vigtig rolle for Nordre Frihavnsgade og for Bynet 2019, som planlægges, når Metro Cityringen åbner. For begge løsninger gælder det, at bussernes regularitet forbedres, som følge af sammenlægningen af stoppestederne ved Hobrogade og Strandboulevarden til Melchiors Plads (op til 20 sek. kan spares i rejsetid pr. bus). Herudover kan 3As rejsetid optimeres i krydset ved Østbanegade.

Cykelgadeløsning: Forslaget vil som minimum fastholde den nuværende rejsehastighed.

Strøggadeløsning: Forslaget vil formentlig kunne fastholde den nuværende rejsehastighed. Skråparkeringen er dog ikke en optimal løsning ift. bustrafikken.

BILPARKERING:

Cykelgadeløsning: Samlet set fastholdes det nuværende antal parkeringspladser på strækningen (i alt 158 pladser). I dagtimerne reduceres kundeparkering og varelevering med 15 pladser, som foreslås konverteret til flexparkering (dvs. cykelparkering i dagtimerne). Forslaget giver dog tilstrækkelige parkeringsmuligheder med de foreslåede flexzoner.

Strøggadeløsning: Op til 92 parkeringspladser forventes nedlagt til fordel for cykelparkering, byrum og beplantning.

Dette vurderes i underkanten ift. det aktuelle behov på Nordre Frihavnsgade. Såfremt fortovene reduceres lokalt med 1 m ved skråparkeringslommerne, vil det være muligt at bevare flere pladser, dog ikke i samme grad som cykelgadeløsningen.

CYKELPARKERING:

Cykelgadeløsning: Der tilvejebringes ca. 150 cykelparkeringspladser ekstra i dagtimerne gennem udvidelse af flexparkeringsordningen og op til 200 permanente cykelparkeringspladser, som placeres i flexzonen samt på fortovsudvidelse og pladser. Sidstnævnte i det omfang det kan forenes med muligheder for ophold, byliv samt leg og aktivitet. Herved tilgodeser forslaget i høj grad det aktuelle cykelparkeringsbehov i Nordre Frihavnsgade.

Strøggadeløsning: Der tilvejebringes ca. 200 cykelparkeringspladser, som kan placeres ved fortovsudvidelser. Derved kan forslaget kun i nogen omfang tilgodes det aktuelle cykelparkeringsbehov.

TRAFIKSTØJ:

Begge løsninger: I begge løsninger vil lavere fart, mindre gennemkørende trafik og støjdæmpende belægning ved pladserne mindske trafikstøj og oplevede støjgener for beboere.

PLADSERNE PÅ NORDRE FRIHAVNSGADE



De to pladser, Melchiors Plads og Victor Borges Plads, betragtes af mange, der færdes jævnlige på Nordre Frihavnsvej, som to tiltrængte heller på gadens lange og til tider hektiske stræk. Dette idéoplæg kommer fortrinsvis med bud på gadens udformning, men da mange har bemærket pladsernes udtalte betydning for gadens rum, indgår disse også i undersøgelsen af, hvad Nordre Frihavnsvej kan indeholde i fremtiden. Forvaltningen vurderer, at Melchiors Plads har det største uudnyttede bylivspotentiale i Fremtidens Nordre Frihavnsvej.

MELCHIORS PLADS

Melchiors Plads betegnes af de fleste som en plads med uudnyttet potentiale. Der er træer, bænke, et toilet og en forhøjning til vand – men udeserveringen er det eneste, der virkelig bliver rost. Få lokale sidder ofte på bænken, hvor de selv har fået opsat borde og medbringer parasoller til dagens øl, men ikke alle naboerne kan se charmen i denne form for byliv.

Generelt går ønskerne på at skabe rammerne for noget mere byliv til alle aldersgrupper og alle typer af mennesker. Gymnasieeleverne vil gerne have et sted, hvor de har lyst til at hænge ud om eftermiddagen, børnene ønsker en legeplads med mulighed for at købe slik og fodre dyr. Alle ønsker flere træer og en mere aktiv plads, hvor der foruden muligheder for ophold også er

markedsdage, musikarrangementer eller andre skiftende aktiviteter, der kan lokke folk ned i denne lidt mere stille del af Nordre Frihavnsvej. Enkelte skolebørn har foruden legeredskaber og dyr foreslået, at der anlægges nyttehaver.

Der er potentiale for en æstetisk plads med endnu mere grønt, der samtidig har gode forhold for udeservering og plads til leg. Træerne må gerne understøtte oasen, som en form for afskærmning fra gadens trafik. Flere har desuden foreslået en særlig belysning eller flere farver for at gøre pladsen unik og stemningsfyldt.

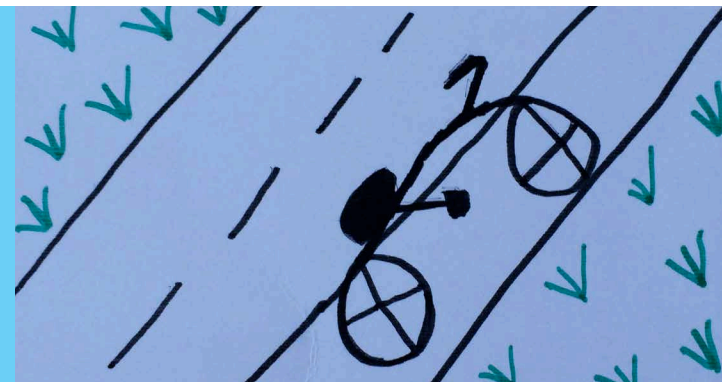
VICTOR BORGES PLADS

De fleste betegner pladsen som hyggelig, selvom den ikke opleves som helt så velfungerende som fx Bopa Plads, der nævnes som et godt eksempel på et attraktivt byrum. En af udfordringerne er, at en del af dem, der bruger pladsen til ophold eller som fodgænger, generes af krydsende cyklister, der tager en smutvej over pladsen.

Victor Borges Plads fik sit navn i 2002, men mange savner pladsens "lokale" navn Hjerterpladsen og irriteres af statuen af Victor Borge, der endnu ikke er annekteret af lokalsamfundet. Mange er glade for den tiltagende udeservering, der finder sted på pladsens nordside. De adspurgte mener, at restauranterne bidrager positivt til det sparsomme liv på pladsen. Bænken rundt om træet er ligeledes populær, hvorimod den nuværende beplantning langs stålhegn opleves som ucharmerende, ligesom der er delte meninger om bustoppestedets placering i udkanten af pladsen mod Nordre Frihavnsvej.

Der er udtalte ønsker om, at Victor Borges Plads i fremtiden officielt får sit kaldenavn Hjerterpladsen. Det er også håbet, at de tiltag, der måtte komme, kan generere mere liv og udnytte det potentiale, mange ser i pladsen i kraft af dens centrale placering på Nordre Frihavnsvej. Pladsen skal fortsat fungere som helle for forbipasserende og skabe gode rammer for både ophold, byliv og udeservering. Der er et yderligere ønske om flere træer på og omkring pladsen, selvom en enkelt gerne vil have lavere træer end i dag. Derudover er der et udtrykt ønske om adskillelse af trafikanten på pladsen.

ALTERNATIVE LØSNINGSFORSLAG



Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende idéoplæg undersøgt en række alternative løsningsforslag for Fremtidens Nordre Frihavsgade. Idéerne er opstået i omverdensinddragelsen, men er ikke blevet vurderet egnet som potentielle løsningsforslag og er derfor ikke medtaget i dette idéoplæg.

Forvaltningen har afholdt en intern tværfaglig workshop som et led i vurderingen af løsningsforslagenes konsekvenser, ligesom der er afholdt møder med Økonomiforvaltningen, Movia og Politiet. Følgegruppen og styregruppen har desuden givet forvaltningen mandat til ikke at beskrive disse løsningsforslag i forbindelse med budgetforhandlingerne.

CYKELSTI

Mange har i løbet af omverdensinddragelsens aktiviteter udtrykt ønske om cykelstier, idet den største udfordring på Nordre Frihavsgade i dag er den oplevede tryghed for cyklister. Under omverdensinddragelsen kunne besøgende i dialogbutikken stemme på cykelstier, som noget man ønskede bevaret eller mere eller mindre af. Det galdt også 39 andre elementer fra gaden. Cykelsti blev en klar vinder af ønsker til udbredelse, men det var fx ikke muligt at vælge cykelgade, da det ikke er et eksisterende element i gaden.

Bredden på Nordre Frihavsgade begrænser dog muligheden for en fremtidig indretning med cykelsti. Den undersøgte løsning ville medføre nedlæggelse af over halvdelen af den eksisterende

parkering, ligesom fortovsbredden skulle mindskes, hvilket vil forringe muligheden for byliv, og tilgængeligheden for gadens fodgængere vil blive forværret. Løsningen vil godt nok sikre en cykelsti, men en smal cykelsti, hvor der er risiko for, at cyklisterne alligevel vælger kørebanen for at kunne komme hurtigt frem.

Forvaltningens vurdering af cykelstiløsningen er derfor, at det vil forringe forholdene for stort set alle gadens trafikanter, og gadens egenart vil blive forringet. Ydermere er løsningen omkostningstung. Følgegruppen understregede, at de ikke ser en grund til at præsentere dette forslag for politikerne.

ENSRETNING

Flere deltagere har igennem processen foreslået at ensrette Fremtidens Nordre Frihavsgade for på den måde at bibeholde biltrafikken om end mindske antallet af biler og dermed skabe plads til cyklister og byliv.

Løsningen gav gode muligheder for skråparkering og en fleksibel udnyttelse af det ekstra vejareal. Udfordringerne ved

at ensrette gaden er løsningens konsekvenser for områdets trafikafvikling generelt, idet modstrømstrafikken skal ledes ad andre veje. Dette gælder også buslinje 3A, hvilket Movia og Økonomiforvaltningen vurderer vil være en kraftig forringelse af den kollektive trafikbetjening af Nordre Frihavsgade til gene for buspassagererne og de lokale beboere. Løsningen vil derfor kræve en modstrømsbusbane, hvilket også er blevet undersøgt.

En modstrømsbus- og cykelbane i den vestlige ende mod Trianglen vil gøre gaden forvirrende og uoverskuelig for trafikanter. Derudover vil løsningen betyde, at biler ledes ned i de mere stille sidegader, herunder Randersgade, der er en skolevej. Det finder forvaltningen ikke hensigtsmæssigt. Ydermere medfører en modstrømsbusbane, at der ikke bliver et fleksibelt areal, som oprindeligt var formålet med en ensretning.

Forvaltningen vurderer derfor ikke, at en ensretning af Nordre Frihavsgade er en god løsning for gaden.

GÅGADE

En del deltagere har haft et ønske om, at Fremtidens Nordre Frihavsgade skal være helt uden biltrafik.

Forvaltningen har ikke undersøgt denne mulighed nærmere ud fra en anerkendelse af, at især de erhvervsdrivende har understreget en frygt for gadens fremtid, hvis biltrafikken mindskes eller ligefrem fjernes. Alle er enige om at understøtte de små erhvervsdrivende, da de i høj grad er en del af gadens kvaliteter og identitet. Da en så drastisk ændring også vil ændre gadens egenart, har forvaltningen ikke vurderet denne løsning som et muligt alternativ.

OMVERDENSINDDRAGELSE INTERESSENTERNES HOLDNINGER



Følgende er en beskrivelse af de forskellige interessenters holdning til Fremtidens Nordre Frihavsgade, som har dannet udgangspunkt for de tre gennemgående temaer, der har været afgørende for de præsenterede løsningsforslag.

BRUGERNE AF GADEN

Der er i projektet ikke skelnet mellem beboere og brugere af gaden. Generelt oplever denne gruppe gaden som attraktiv på grund af den gode stemning, varierede små butikker og bylivet. Gruppen har dog opfattelsen af, at bylivet ebber ud omkring Melchior Plads og ned mod Østbanegade. Den største udfordring er bilernes hastighed og den utryghed, der opleves, når man cykler på Nordre Frihavsgade. Flere forsøger helt at undgå at cykle i gaden især i følgeskab med børn. Varelevering i anden position giver kaotiske situationer, og mange ser cykelstier som den mest oplagte løsning. Krydsning af gaden til fods opleves også som en udfordring, da bilisterne ikke respekterer fodgængerfelter uden lysregulering. Flere oplever udfordringer i forhold til tilgængelighed på fortovet, hvor skilte, cykler og elever ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole gør det svært at være fodgænger – ikke mindst med barnevogn eller rollator. Beboere i nørområdet efterspørger flere langtidsparkeringspladser, mens flere brugere understreger den gode busforbindelse i gaden. Derudover er varelevering, cigaretskodder og hundeefterladenskaber blevet problematiseret med et ønske om flere skraldespande, ligesom der er et stort ønske om mere grønt i gaden.

Det er altafgørende for brugerne af gaden, at erhvervslivet understøttes, da butikkerne er en vigtig kilde til gadens liv og stemning. Derfor understreger nogle, at der ikke må ske drastiske ændringer – andre mener, at bylivet godt kan bibeholdes og muligvis styrkes med mindre biltrafik.

ERHVERVSDRIVENDE

De erhvervsdrivende understregede den gode og travle stemning i gaden. Dette kendetegnes blandt andet ved de mange små selvstændige erhvervsdrivende, der kender nabobutikken og gerne hjælper hinanden, selvom mange ikke er organiseret i handelsstandsforeningen. Der er et entydigt ønske om at øge livet i den stille ende, da det er særligt udfordrende at have adresse der. I forhold til trafikken er der enighed om at sænke hastigheden, men når det kommer til mængden af trafik, deler de erhvervsdrivende sig i to lejre. En del ønsker at understøtte biltrafikken så meget som muligt, da de har en del kunder i bil og derfor et stort behov for korttidsparkering (evt. i et underjordisk parkeringsanlæg). Den anden gruppe ønsker at mindske biltrafikken for at få endnu mere liv på fortovet og gøre plads til de mange cyklister. På tværs af disse holdninger har flere

foreslået at holde markedsdage et par gange om året, hvor gaden lukkes helt for trafik, så alle kan rykke ud i gaden med en bod. Workshopen endte med et stort ønske om at genetablere deres egen handelsstandsforening, og en del af deltagerne var åbne over for en undersøgelse af, hvordan deres kunder transporterer sig selv.

BØRN OG UNGE

Børnene, der har deltaget i projektet, har især ønsket sig en legeplads og dyr på Melchior Plads eller i gaden generelt. Tegningerne udtrykker et generelt ønske om øget aktivitet, uanset om det er en parkourbane, et klatrestativ eller en gynge. De vil gerne have flere farver, mulighed for at købe slik og lege med dyr, som fx kunne være kaniner i bur. Mange børn har i det hele taget tegnet dyr. Børnene har også tegnet bænke til de ældre, mad til hunde og toiletter. Enkelte har desuden tegnet en cykelsti på deres tegning. Foruden skoleprojektet er der i alt lavet 200 tegninger i dialogbutikken, der udover utydelige kruseduller illustrerer emnerne: det grønne og byliv, fodgængere, trafik, cyklister og udeservering.

De unge 1. g'ere på Ingrid Jespersens Gymnasieskole havde hæftet sig ved den udprægede støj i gaden og havde derfor foreslået at begrænse biltrafikken i gaden. Løsningerne var lavet til tre forskellige strækninger og varierede fra en cykelgade med nedsat hastighed, ensretning af gaden til en bro hen over Strandboulevarden for at forbinde de to ender og samtidig skabe et nyt byrum i højden. Den sidste strækning ned til Østbanegade omdannes til en gågade med træer og lanterner. På Melchior Plads var der forslag til et særligt siddemøbel for unge og et springvand, der kan bruges til skøjtebane om vinteren. Der var stort fokus på bæredygtige løsninger, så belysningen skal drives af små vindmøller, mens grønne tage og belægningen på fortov og vejbaner skal afhjælpe vandet fra skybrud og dæmpe støjen.

To sjetteklasser har desuden lavet modeller og beskrevet Fremtidens Nordre Frihavnsgade. De har arbejdet med alt fra en tunnel til biler og busser under gaden, underjordisk parkering til brug af en fleksibel zone, der muliggør cykelsti i dagstimerne, mens der er parkering i aften og nattetimerne. Nogle har lavet fodgængerovergange på hver side af Netto og ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole, mens andre har adskilt cyklister fra ophold på pladserne.

ORGANISEREDE INTERESSENER OG FØLGEGRUPPEN

Under en workshop for skolebestyrelsen på Heibergskole gik det op for deltagerne, at de på trods af deres fælles udgangspunkt og fokus ikke havde en fælles holdning til spørgsmålet om trafik – nogle så gerne en reduktion af biltrafikken, mens andre understregede vigtigheden af at bevare trafikken, som den er i dag. Derudover problematiserede de især muligheden

for at krydse gaden, varelevering og hastigheden på biler.

Følgegruppen, der har fulgt processen og løbende kommet med input, har talt om cykelstier og shared space for at finde gode løsninger til de trafikale udfordringer, der er på gaden i dag. Selvom opfattelsen er, at den lidt kaotiske tilstand generelt medfører, at folk tager hensyn til hinanden, så opleves bilernes hastighed som for høj. Der er ligeledes udfordringer med tilgængeligheden på fortovet, hvor der blandt andet er en udfordring med efterladte cykler. Derudover har følgegruppen udtrykt ønske om støjreducerende asfalt i gaden.

Den særlige belægning ved Victor Borges Plads fungerer ifølge nogle dårligt og bør derfor ikke udbredes yderligere. Flexcykel-parkeringen er en succes foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole og foreslås derfor udbredt ved både Brugsen og Netto, hvor behovet for cykelparkering er presserende.

På det afsluttende følgegruppemøde, var der enighed blandt medlemmerne om, at den bedste løsning er at ændre Nordre Frihavnsgade til en cykelgade med kørsel tilladt. Årsagen er, at denne løsning nedlægger færrest parkeringspladser, øger trygheden for cyklisterne i gaden, samtidig med at fortovene bliver forbeholdt fodgængerne, idet der etableres yderligere cykelparkering og anlægges et areal til skoleeleverne foran Ingrid Jespersens Gymnasieskole.



METODER OMVERDENSINDDRAGELSE



Følgende er en beskrivelse af de anvendte metoder til den omfattende omverdensinddragelse

FAGLIGE REGISTRERINGER

Starten på projektet blev indledt ved, at forvaltningen udførte en arkitektonisk egenartsanalyse, en byrumsanalyse og en antropologisk analyse af Nordre Frihavsgade. Den arkitektoniske egenartsanalyse udføres ved en gennemgang af gaden, hvor de eksisterende forhold registreres. Registreringerne suppleres i egenartsanalysen med faktuelle oplysninger om alt fra historik til øvrige planer for området. Byrumsanalysen udarbejdes ud fra et værktøj, der fokuserer på forskellige emner som tilgængelighed, byliv og tryghed. Den antropologiske analyse er udarbejdet på baggrund af 92 interviews med beboere, brugere og erhvervsdrivende i Nordre Frihavsgade. Disse faglige registreringer blev brugt som forberedelse til den øvrige omverdensinddragelse og som baggrundsviden i analysefasen.

FØLGEGRUPPE

Igennem hele processen har en følgegruppe fulgt udviklingen og løbende givet deres holdninger til kende i fire afholdte møder, som også indeholdt en workshop. Følgegruppen bestod af følgende organiserede interessenter: Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Handelsstandsforening, Fodgængerforbundet, Cyklistforbundet, Ældrerådet, FDM samt rektor fra Ingrid Jespersens Gymnasieskole, der er placeret på Nordre Frihavsgade.

DIALOGBUTIK

Fra den 21. marts til den 21. maj 2015 fungerede en container på Victor Borgers Plads som dialogbutik for forbipasserende. Dialogbutikken var bemandet i åbningstiderne, der på mandage og tirsdage var fra kl. 15-17, onsdage og torsdage fra kl. 10-12 og lørdage fra kl. 10-14, dog med undtagelse af helligdage i perioden. De ca. 2100 besøgende i dialogbutikken har benyttet forskellige metoder til at give deres holdninger til kende. På en planche med billeder af de eksisterende elementer i gaden kunne besøgende stemme på de tre vigtigste ting at bevare og tre ting, man ønskede ændret ved et plus eller minus. Børnene kunne tegne tegninger, hvis de ikke selv stemte eller satte klistermærker med idéer på et stort oversigtskort uden på containeren. Foruden muligheden for en dialog med medarbejderne, har flere besøgende udfyldt et kommentarkort med enten specifikke geografiske kommentarer til gaden eller ønsker af mere generel karakter. Der er også formuleret såkaldte valgplakater med holdninger, som har hængt synligt uden for containeren i åbningstiden.

LØRDAGSEVENT

Lørdag den 25. april blev dialogbutikken udvidet til hele pladsen. Her blev projektets slogan "Sæt ord på gaden" brugt i bogstaveligste forstand med et rimeværksted og tegneværksted, ligesom der blev produceret flere valgplakater og kommentarkort. Som opsamling på dagen satte Per Vers ord på dagen med en rap på baggrund af de mange input. Der var ca. 550 deltagere på dagen, disse er inkluderet i de 2100 besøgende i dialogbutikken.

WORKSHOP FOR DE ERHVERVSDRIVENDE OG 60+

Der blev afholdt halvanden times workshop for de erhvervsdrivende i Nordre Frihavsgade, hvor 21 deltog. Forvaltningen delte personligt en invitation ud til de erhvervsdrivende i stueetagen, mens de liberale erhverv fik invitationen omdelt med bud. De ældre på 60+ blev inviteret til en to timers workshop, hvilket blev annonceret i lokalavisen, i dialogbutikken og hos Nabo Østerbro, der er et værested for ældre i lokalområdet. 8 deltog i denne workshop. På begge workshops vendte deltagerne gadens værdier, hvorefter de tegnede udfordringer og ønsker til gaden ind på store kort.

SKOLEINDDRAGELSE

En privatskole har adresse på Nordre Frihavsgade, mens 3 folkeskoler ligger i distriktet. Alle fire skoler blev opfordret til at bruge projektet i deres undervisning i foråret 2015. Forvaltningen holdt en times oplæg om byudvikling for en gymnasieklasse på Ingrid Jespersens Gymnasieskole. Eleverne lavede i løbet af deres temaugede modeller og synopses om Fremtidens Nordre Frihavsgade. Modellerne blev præsenteret for forvaltningen og efterfølgende udstillet i dialogbutikken. Derudover har forvaltningen modtaget mails med beskrivelser af to sjetteklassers projekter for gaden samt en valgfags elev fra ottende klasse. På Skolen ved Strandboulevarden tegnede to børnehavklasser og en første klasse deres forslag til Melchior's Plads efter et oplæg om byudvikling fra forvaltningen. På Heibergskolen deltog skolebestyrelsen i en times workshop afholdt af forvaltningen.

TEMAVANDRING

Forvaltningen havde planlagt tre temavandringer med fokus på henholdsvis tilgængelighed, trafik og byrum. Temavandringerne blev annonceret til en lørdag fra 10-12, en tirsdag fra 17-19 og en torsdag fra 10-12. Man skulle tilmelde sig, hvilket gjorde forvaltningen i stand til at aflyse de to første vandringer på grund af for få tilmeldinger. Torsdag den 21. maj gennemførtes en temavandring med 3 deltagere.

DIGITAL INDDRAGELSE

I hele projektperioden har der været mulighed for at følge udviklingen samt at blive orienteret om aktiviteter på Facebooksiden "Fremtidens Nordre Frihavsgade". Det blev i alt til 709 "likes", mens rækkevidden har været noget større gennem brug af annoncering. Der har været tre opslag på siden om ugen i de to måneder, hvor omverdensinddragelsen blev gennemført. Igennem hele perioden har der været en god stemning på siden.

Sideløbende kørte en konkurrence på Instagram, hvor man med #nordrefrihavsgade og #sætordpågaden ved posting af billeder fra gaden eller med inspiration fra andre steder kunne vinde biografbilletter. Instagramkontoen har fået 102 følgere i projektperioden, og i alt 116 billeder er indgået i konkurrencerne. Det er især børn og unge, der har deltaget i konkurrencen på Instagram.

Projektet har haft en side på portalen "Bliv Hørt" og har derudover modtaget mails i en postkasse. Der er i alt modtaget 40 henvendelser.

HØRING

Nærværende idéoplæg har ikke været i en egentlig høring, idet løsningsforslagene er udarbejdet på baggrund af en omfattende omverdensinddragelse. Følgegruppen er dog blevet præsenteret for forslagene i slutningen af juni og blev i samme forbindelse opfordret til at sende deres holdninger til idéoplægget, hvilke vedhæftes som bilag til budgetnotatet.



DELOPSAMLINGER OMVERDENSINDDRAGELSEN

Der er løbende blevet samlet op på de forskellige aktiviteter i den omfattende omverdensinddragelse for Fremtidens Nordre Frihavsgade. Disse dokumenter vedhæftes ikke som bilag, men kan rekvireres.

Følgende dokumenter findes:

- Opsamling på omverdensinddragelse (dialogbutik og digitale medier) ved 2+1
- Opsamling fra workshop for de erhvervsdrivende
- Opsamling fra workshop for 60+
- Opsamling fra workshop for skolebestyrelsen på Heibergskolen
- Opsamling fra workshop for følgegruppen
- Opsamling fra temavandring
- Høringssvar fra postkasse og Bliv Hørt
- Høringssvar fra Lokalrådet på Østerbro
- Opsamling på skoleprojekterne

A III
ringvand

LFBL
Luft-
ballon



**FREMTIDENS
NORDRE FRIHAVNSGADE**
- Et idéoplæg

Idéoplægget er udarbejdet af
Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Fysik
Center for Nye Anlægsprojekter
Udvikling af anlægsprojekter

Design: TMF Grafisk Design
Foto: ViaTrafik, 2plus1 og Københavns Kommune

København 2015

