INVESTERINGSPLAN HELSINGØR BYKERNE

HELSINGØR KOMMUNE SCHØNHERR VIA TRAFIK

INDHOLD

1. BAGGRUND FOR OPGAVEN 3

2. VISION FOR BYKERNEN 13

3. BYENS GULV 21

4. BYENS RUM 33

5. ETAPEPLAN & BUDGET 47

Investeringsplanen for Helsingør Bykerne er udarbejdet marts til maj 2016 af Schønherr A/S og Via Trafik i samarbejde med Helsingør Kommune

1.0 BAGGRUND FOR OPGAVEN

BAGGRUND FOR OPGAVEN

Helsingør Kommune ønsker at arbejde med udviklingen af gader og byrum i Helsingør bykerne. Denne investeringsplan skal danne grundlag for det videre arbejde, med fokus på etablering af et bærende fodgængernetværk samt 5 særlige områder i bykernen, og som grundlag for ansøgninger om medfinansiering til større anlægsprojekter i 2017-2020.

Investeringsplanen skal medvirke til, at der arbejdes sammenhængende og målrettet med at skabe en klar opfattelse af bykernens funktioner og gøre det muligt at udskifte belægninger og inventar løbende, når der alligevel foregår anlægsarbejder, for eksempel i forbindelse med klimatilpasning og etablering af fjernvarme i bykernen.

Som grundlag for investeringsplanen indgår Byrumsplanen, som blev besluttet i 2011, de byrumsprojekter, der allerede er gennemført eller besluttet gennemført, idéer fra borgere og erhvervsdrivende samt planer i øvrigt fra relevante interessenter og samarbejdspartnere. Der er i projektforløbet fra marts til maj 2016 afholdt en lang række møder med berørte interessenter: borgere, erhvervsdrivende, DSB, Movia, Politi, Forsyning Helsingør og relevante fagpersoner i Helsingør Kommune.

Investeringsplanen bliver præsenteret for politikere i juni 2016 og der vil efterfølgende komme en borgerinddragelse.

OPGAVEN
Investeringsplanen er en fremadrettet plan for initiativer der kan skabe sammenhænge og forbindelser i byen. Den skal både kunne bruges som grundlag for at søge anlægsmidler i 2017-2020 og for at søge fondsstøtte og samfinansiering med samarbejdspartnere, idet en udvikling og renovering af bykernen i dette omfang dels må forventes at komme mange forskellige samarbejdsparter til gode og dels vil kræve omfattende ressourcer.

Investeringsplanen har især fokus på følgende emner og områder:

- Etablering af et bærende fodgængernetværk
- Området omkring domkirken og klosteret
- Området mellem stationen (terminalen) og Stengade
- Områderne omkring Simon Spies Plads og Stürups Plads
- Området omkring Wiibroe Plads
- Området omkring Axeltorv

DOKUMENTLISTE

"Lokalplan 1.150 Helsingør Bykerne" 2016, Helsingør Kommune

"Byrumsplan for Helsingør Bykerne", september 2011, Gehl

"Gadernes belægning i Helsingør city", september 1993

"Vurdering af gågadebelægninger i Helsingør centrum" juni 2015, Grontmij

"Apteringsmanual for typer af uderum", 2012, Helsingør Kommune + Vilhelm Lauritzen Arkitekter

"Helsingør Kommune - Analyse af detailhandelen" februar 2014, ICP A/S og Helsingør Kommune

"Parkeringsanalyse for Helsingør Bymidte" oktober 2012, Rambøll A/S

"Skitseforslag til åbning af Klosterhaven i Helsingør" maj 2015,Helsingør Kommune og Schul Landskabsarkitekter

"Risikovurdering vedr. flytning af fodgængerovergang på Jernbanegade i Helsingør" november 2014, Lokalbanen A/S

"Forslag til trinbræt ved Kulturværket" 2013, Lokalbanen A/S

"Busanalyse 2015 - Eftersyn af den kollektive transport i Helsingør Kommune" 2015 Helsingør Kommune

"Tilgængelighedsplan" 2016, Helsingør Kommune

"Tilgængelighedstiltag ved Helsingør Station" november 2015, Via Trafik

"Tilgængelighedsregistrering i Helsingør" 2010, Rambøll A/S

"Status for Tilgængelighed i Helsingør" 2014, Helsingør Kommune.

"Eftersyn af den kollektive transport i Helsingør Kommune" januar 2016, Tetraplan, MOE og Helsingør Kommune

"Visioner for Lokalbanen 2012-2025" marts 2012, Movia og COWI A/S

EKSISTERENDE TRAFIK

I investeringsplanen tages der i vid udstrækning udgangspunkt i den trafikstruktur der er i bymidten i dag. De store linjer ligger fast, men der er et ønske om at gøre de trafikale principper enklere og mere entydige. Vi ved godt det er svært, for der er også mange lokale hensyn der skal tilgodeses, så principperne vil nødvendigvis blive modificeret på en række områder.

Den trafikale vision tager afsæt i den veldefinerede bykerne, der omkranses af ringvejen O1, der dog reelt består at to dele, dels "Ringvejen" (Trækbanen, I. L. Tvedes Vej, Kronborgvej) vest for bykernen og dels "Bygaden" (Havnegade og Jernbanevej) mod øst.

Der er stor forskel på karakteren af de to veje. Ringvejen er en primær trafikvej i Helsingør, der skal have høj kapacitet, og hvor hensynet til bilernes fremkommelighed vejer tungt. Dette i modsætning til Bygaden, der i langt højere grad skal have en udformning, der underlægger sig hensynet til den historiske bykerne, de lette trafikanter og de funktioner der er langs vejen. Man er allerede godt på vej med omdannelse af Havnegades til et bygadeprofil, men dette bør følges op i årene fremover med en yderlige omdannelse, specielt af Jernbanevej.

Det betyder at Ringvejen udgør en barriere i forhold til den øvrige by mod nord. Barrieren bør ikke være større end højst nødvendigt. Her bør der sættes ind med en gennemgang af de formelle overgange, hvor krydsende cykler og gående kan få øget tryghed og bedre fremkommelighed gennem støttepunkter, lidt øgede grøntider eller egne cyklistsignaler i de signalregulerede kryds; og et ekstra krydsningspunkt ved Murergade/Rosenkildestien og Trækbanen.

På bygaden betyder det, at vej og omgivelser i højere grad opleves visuelt som et samlet byrum, for eksempel ved busterminalen, ved koblingen til Kulturhavnen eller i forbindelse med byudvikling på Svingelport.

Som udgangspunkt udgør hele ringen rundt om bymidten en central og højt prioriteret cykelrute, således at omfanget af gennemkørende cyklister inde i bykernen minimeres. Cyklisterne skal her have ordentlige betingelser. På dele af bygaden er der ikke plads til etablering af cykelbaner så her bør der etableres særlige løsninger som gør kørende trafik opmærksomme på cyklerne

I selve bykernen er visionen at området med tiden kommer til at fremstå som et samlet ensartet shared spaces med et "væg til væg" belægning, hvor udformningen af veje og passager naturligt understøtter at bilisterne kører med meget lav hastighed og generelt færdes på de lette trafikanters og beboernes præmisser. Her kan alle trafikarter færdes frit under skyldig hensyntagen til hinanden. Og dog vil der naturligt blive en række steder hvor principperne må vige for praksis:

- Der skal ikke færdes flere biler i de centrale gågader end strengt nødvendigt
- Der vil naturligt være nogle primære ruter til og fra centrale parkeringsområder i bykernen.
- Det skal sikres, at der ikke skabes utilsigtet gennemfartstrafik via smutveje i bymidten
- Og hensynet til cyklisterne afbalanceres med hensynet til handel og fodgængere.

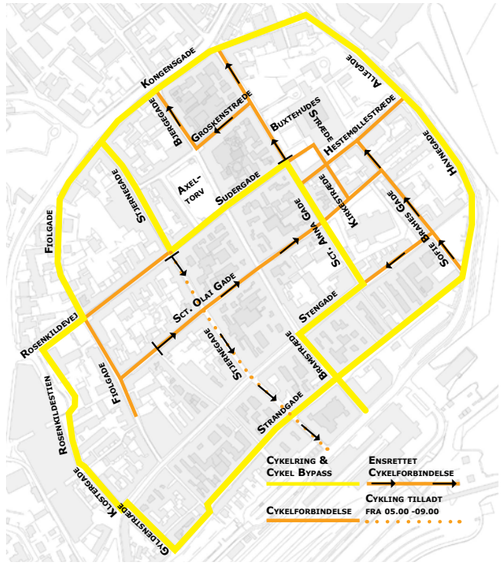
Gaderne i Helsingør bykerne ligger som et fintmasket grid, med overvejende rette gadeforløb. Store dele af kernen er skiltet som gågade med forskellige varianter af kørsel, varelevering og cykling tilladt.. Gaderne mod øst og nord-vest er skiltet som almindelige køregader. Kørsel, varelevering og cykling er for en meget stor andel af gaderne ensrettet hvilket gør orientering og bevægelse igennem bykerne svær.

Gaderne varierer i bredde, profil og belægning. For flere af gaderne, både gågader og køregader, gør det sig gældende at de fremstår smalle og svært fremkommelige for fodgængere, cykler, biler eller varelevering. Profilet i disse gader er med et smalt fortov med høj lysning, kørebane, parkeringsbåse og igen et smalt fortov. Mange af fortovene er fyldt med faste elementer som trappesten og kælderhalse, som fungerer som forhindringer og tvinger den gående ud på "kørebanen".

Skiltningen af gaderne er blevet ændret over tid efter behov, men gadernes udtryk og indretning er ikke fulgt med - nogle gader med ovenstående profil er for eksempel derfor skiltet som gågade. Bykernens gader er altså trafikalt svære at forstå for både fodgængere, cyklister og bilister.

Ifølge en parkeringsanalyse foretaget af Rambøll for Helsingør Kommune i 2012 er der samlet set et overskud af P-pladser i analyseområdet, svarende til et relativt højt serviceniveaue for parkering i Helsingør. Blandt andet var P-huset i forbindelse med Centeret, kun 69% belagt på lørdage, og endnu lavere i hverdagene.

Der er dog visse P-pladser, som er næsten fuldt belagte både hverdag og lørdag. Det gælder Kvicklys P-plads og de større P-pladser i randen af Bykernen. I selve Bykernen var der ledige P-pladser både hverdag og lørdag. Bykernen er præget af en uhensigtsmæssig søgetrafik i de smalle, ensrettede gader efter de mange spredte parkeringsbåse i gaderne.



Udtalelse fra stjernemøde i kommunen:

"Ved Svingelport fortsætter folk i bil ind på gågaden, trods belægningsskifte og opkørsel, da de simpelthen ikke opdager at gågaden starter"

Parkering og skitning fylder op i gaderummet

Eksisterende trafikforhold

EKSISTERENDE BELÆGNINGER

Ifølge den hidtidige designmanual for bykernen "Gadernes belægning i Helsingør city" var de fleste gader i 1976 asfalterede, og der blev dengang lavet en langsigtet plan for genopretning af brostensgader og etablering af strøggader med "gågadefliser".

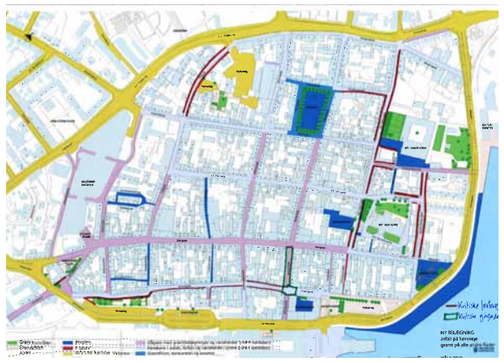
I 1981 blev planen præciseret, og den rødlige gågadeflise adskildt af chausséstensbånd besluttet anvendt. I 1993 blev hæftet endnu engang revideret grundet et fremskredent behov for renovering af gaderne. Gadernes tværprofil blev defineret, da etablering af smalle fortove med høj kantsten havde vist sig at skabe problemer for fodgængerne. Resultatet blev således en beslutning om, at fortovene skulle etableres med en max lysning på 2 cm. Desuden skulle fortove og kørearealer etableres med flisebelægning i hele bykernen og der blev opstillet forslag til prioritering af gaderne.

Når man i dag bevæger sig rundt i Helsingør bykerne, fremstår byens belægninger samt gadeprofiler meget varieret, og det er tydeligt at arbejdet med udskiftning af belægningerne endnu ikke er udbredt til hele bykernen.

I forbindelse med lokalplan 1.150 Helsingør Bykerne har kommunen desuden registreret bykernens belægninger, hvilket underbygger dette. End ikke Strandgade er etableret som ellers var udpeget til høj prioritet.

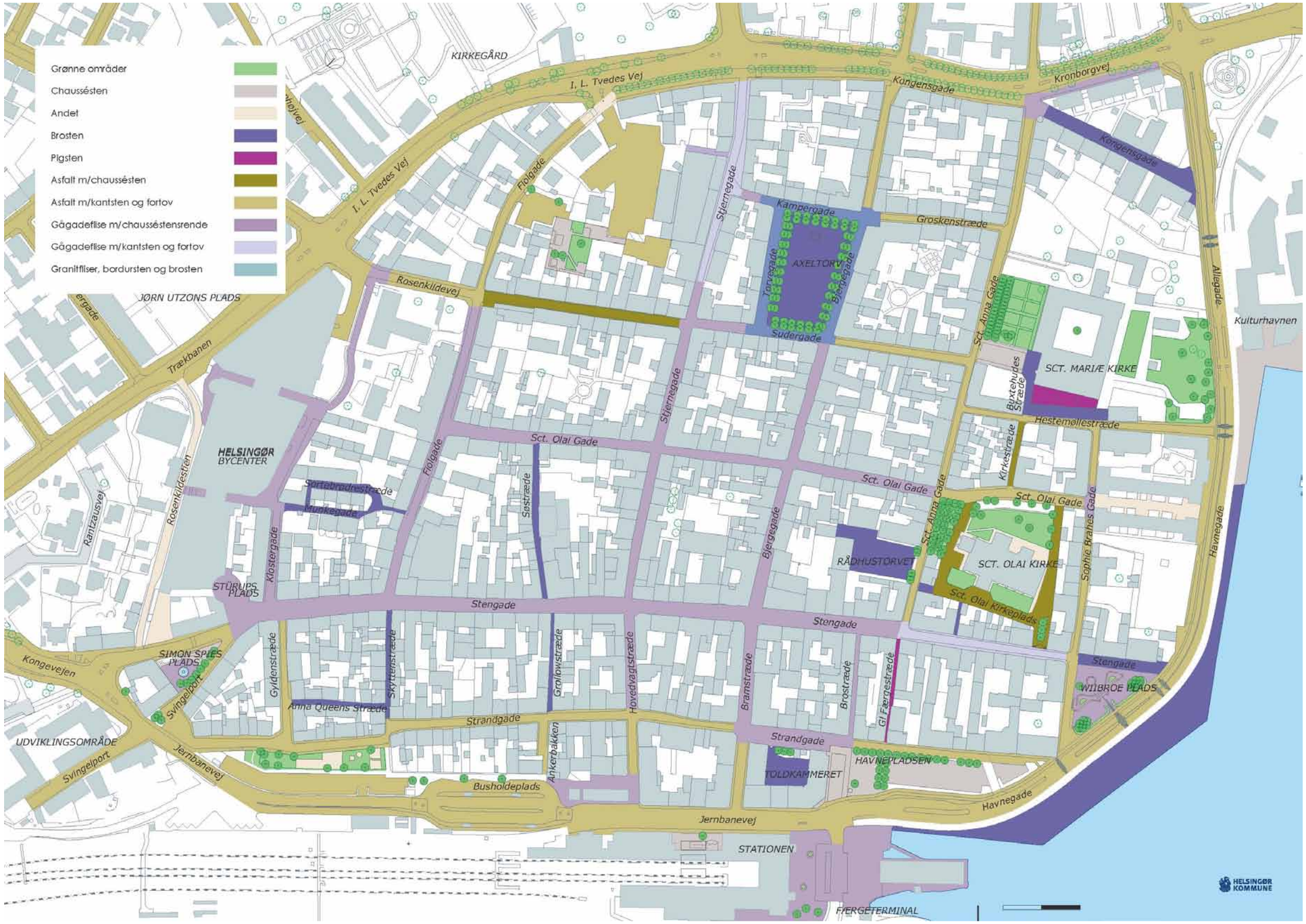
Ifølge Grontmijs vurdering af gågadebelægninger i Helsingør centrum fra juni 2015 vurderes gågadeflisen i det nuværende læggemønster og tykkelse som ikke egnet. Det gælder i gader med høj trafikbelastning som Stengade, Bjergegade, Hovedvagtsstræde og i gader med nogen tung trafik som Sudergade og Kampergade, men herudover også i samtlige vejkryds.

Belægningerne er i dag slidte og mange fliser knækkede, og trænger til udskiftning. Der bliver i dag brugt 500.000,- om året på at skifte knækkede "gågadefliser". Der er derudover en række kritiske belægninger i gågader og på fortove. som kræver udskifting. Der er derfor en række steder hvor det kan være økonomisk hensigtsmæssigt at prioritere at skifte til den nye belægningstype.



Gågader og fortove med belægninger i kritisk tilstand

Mange forskellige løsninger i de eksisterende belægninger skaber forvirring



Eksisterende belægninger

KLIMATILPASNING VED EKSTREMREGN

Helsingørs kloakker er ikke dimensionerede til at kunne rumme de vandmængder der falder ved ekstremregn. En udbygning af kloaknettet dimensioneret efter ekstremregn ville simpelthen samfundsmæssigt være alt for dyr. Derfor vil der i disse situationer opstå oversvømmelser på terræn. Forsyningsselskabet har ansvaret for at kloakkerne dimensioneres således at spildevandsplanens servicemål kan opretholdes: Oversvømmelse med regnvand på terræn må højst ske hvert 5. år og oversvømmelse med spildevand på terræn må højst ske hvert 10. år. Ansvaret og dermed finansiering af denne andel af klimatilpasningen er Forsyningsselskabets opgave.

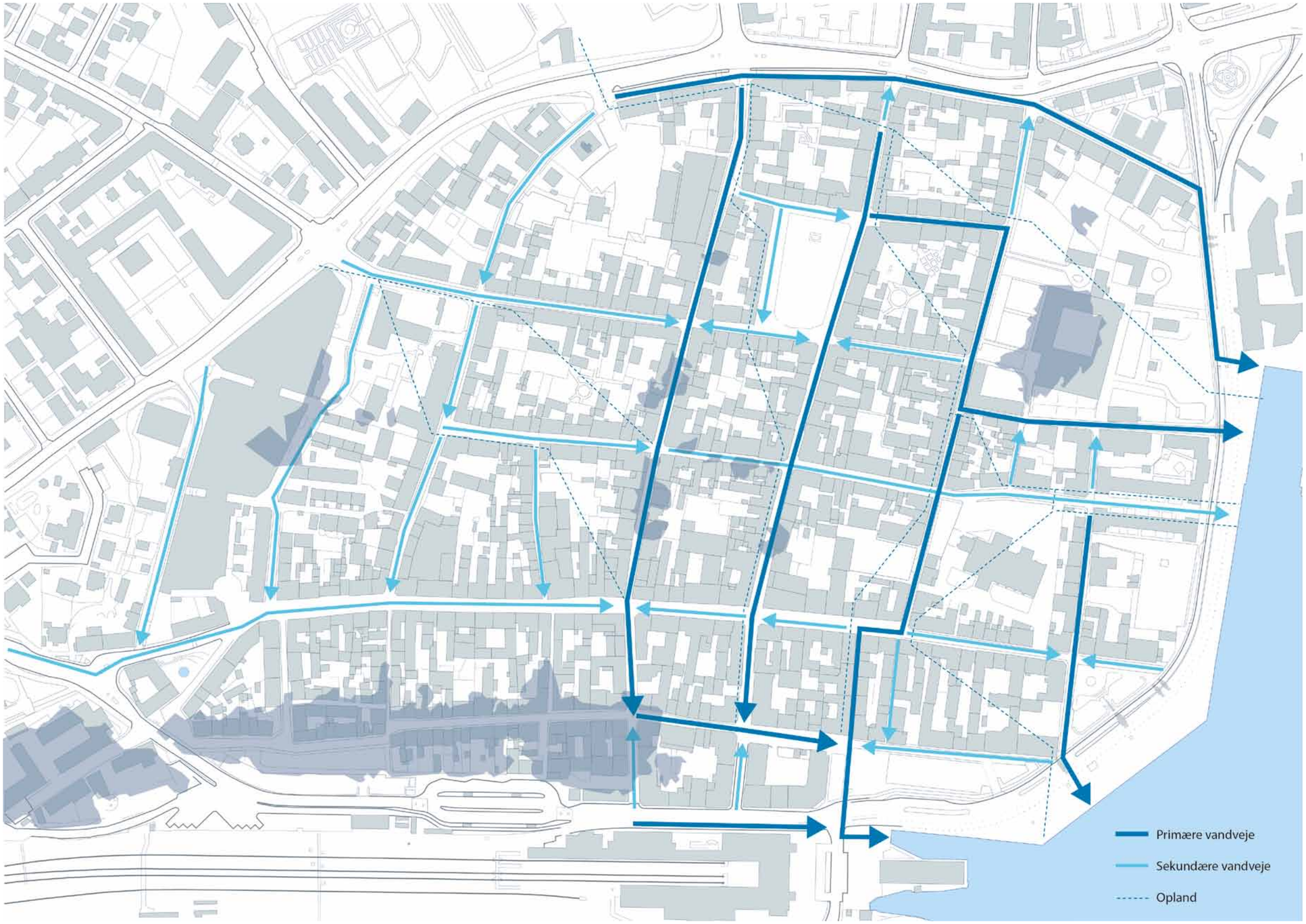
Helsingør bykerne er kloakeret med en fælleskloak, hvor både spildevand og regnvand løber i samme rør. Forsyning Helsingør planlægger at klimatilpasse bykernen ved at fjerne en del af regnvandet fra kloakken. Det frakoblede regnvand ønskes i stedet ledt til havnen i åbne render i midten af vejene hvis det er miljømæssigt muligt. På den både bliver den eksisterende fælleskloak mindre belastet med regnvand og kan så leve op til serviceniveauet, hvor der kun må ske oversvømmelse med spildevand på terræn hvert 10. år. Dette giver gode muligheder for at klimatilpasningen og dermed forsyningsselskabet kan være med til at finansiere en andel af udgifterne ved en omlægning af gadeprofilet.

I ekstreme situationer med regnskyl ud over det fastsatte serviceniveau er forsyningsselskabet ikke ansvarlige, men her har kommunen ansvaret på offentlige arealer. Kommunen kan ikke sikre borgerne 100 % mod oversvømmelser med mindre, der investeres enorme beløb i klimasikring. Byrådet har til opgave at vælge et serviceniveau, som både er acceptabelt for borgerne og ligger inden for, hvad der er økonomisk realistisk. Finansiering op til dette valgte ekstra serviceniveau er kommunens opgave. Derudover har kommunen et beredskab, som sikre borgerne ved skybrud.

Der er på nuværende tidspunkt ikke er taget stilling til hvilket serviceniveau der skal være gældende ved skybrud for Helsingør bykerne. Dermed er det ikke fastlagt hvor stor et vandvolumen klimaløsningerne i gadeprofilet skal kunne rumme udover det serviceniveau forsyningsselskabet skal levere. Det er ikke besluttet hvem der skal finansiere, hvilke andele af anlæggelsen og driften af vandvejene.

Løsningerne i dette projekt er derfor baseret på erfaringer fra lignende klimatilpasningsprojekter i andre danske kommuner og anslår en typisk fordeling af financieringen mellem en kommune og et forsyningsselskab. Der er desuden en række forskellige støtteordninger, hvor man kan søge om tilskud til konkrete klimatilpasningsprojekter og som kan være relevante at bringe i spil i Helsingør bykerne.

Forskellige vandrendetyper i Helsingør



Oplæg til vandveje samt eksisterende oversvømmelsen ved en 100 års hændelse, kilde: WebGIS

2.0 VISION FOR BYKERNEN

VISIONEN

ET LET FORSTÅELIGT GADERUM
Helsingør bykerne skal netop opfattes som en kerne, et sammenhængende område afgrænset af ringvejen mod landsiden og bygaden mod vandsiden. Når man bevæger sig ind i området, må man ikke være i tvivl om, at man er inde i bykernen.

Kanten af bykernen er derfor vigtig, ligesom måden hvorpå overgangen til omgivelserne bearbejdes. På tværs af Ringvejen skabes således forbindelser, mens bykernen kobles på bygaden og flettes rumligt sammen med denne.

Bygaden omdannes så den ikke fremstår som en overordnet vej men det er fortsat en bilvej hvor de bløde trafikanter skal være opmærksomme på den kørende trafik. Bykernens fodgængernetværk styrkes ved at udvide "shared space" til alle bykernens gader. I området arbejdes således med et hierarki hvor al trafik foregår på fodgængernes præmisser, derefter tilgodeses cyklister og slutteligt bilisterne - optimalt friholdes bykernen for parkeringssøgende trafik og unødvendige parkerede biler i de smalle, historiske byrum.

For at underbygge bykernen som "shared space" og hermed fodgængernetværket etableres byens gulv som en væg til væg belægning med en niveaufri og gennemgående belægning i granit. Fodgængerne vil gå midt i gaderne og styre bykernens flow. Som i dag vil der fortsat være gader forbeholdt de gående, 'et opgraderet fodgængernetværk´som er mere tilgængeligt, med ledelinie og kun begrænset varekørsel.

Af æstetiske og historiske grunde bevares de mindre tilgængelige stræder med ujævne overflader i brosten og pigsten og i et enkelte tilfælde genetableres den på steder hvor der i dag er moderne, plane belægninger, som for eksempel foreslået i Kirkestræde.

Vandrender etableres som gennemgående element i hele bykernen og giver en historisk reference i gaderne i håndteringen af vand samt medvirker til at fremhæve gadens længderetning. Vandrende kan desuden udformes med en rist så den kan fungere som ledelinje.

EN ROBUST PLAN
Bymidtens nuværende udformning følger en designmanual fra 1976 og er efter 40 år endnu ikke fuldt udført i hele bykernen. Målet med denne nye investeringsplan er at danne basis for en designstrategi som kan holde endnu længere end den foregående. Det kræver en plan som er robust på alle de følgende områder:

- Langtidsholdbar
- Tilpasningsdygtig
- Udtrykket
- Klimatilpasset
- Praktisk

LANGTIDSHOLDBAR
Et holdbart, genanvendeligt materiale i et enkelt design og en fleksibel plan som kan holde i mange år. Anlæggelsen skal kunne faseopdeles og implementeres løbende over mange år.

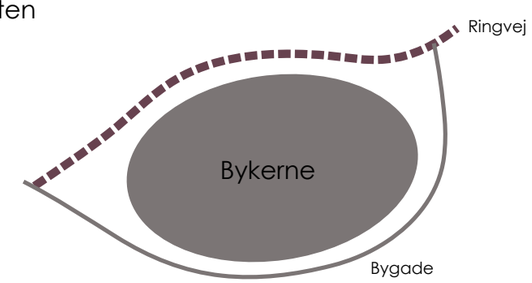
TILPASNINGSDYGTIG
Et gadedesign som kan rumme ændringer i anvendelse uden omlægning af belægningen, Gadens anvendelse kan ændre sig mange gange over tid: kørsel parkering, udeservering, og bygninger kan skifte mellem erhverv eller boliger

UDTRYKKET
En belægning med en moderne udformning som passer ind i et historisk miljø. En smuk granitbelægning,som patinerer flot, og med et spil i de nordiske granitfarver som passer til historiske facaders varierede materiale- og farvesammensætning

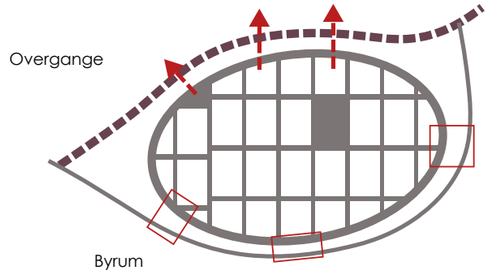
KLIMATILPASSET
Et design som er fremtidssikret for klimatilpasning,. Et gadeprofil som kan rumme mest muligt regnvand i et let forståeligt afvandingsprincip

PRAKTISK
Løsninger som er rationelle i anlæg og drift og kan modstå tung transport, fejemaskiner og reparationer. Klimatilpasning kan bidrage økonomisk til både anlæg og drift.

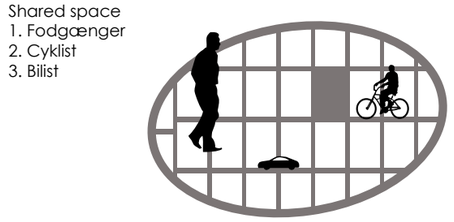
Kanten



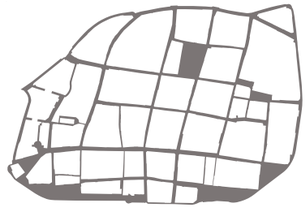
Forbindelser



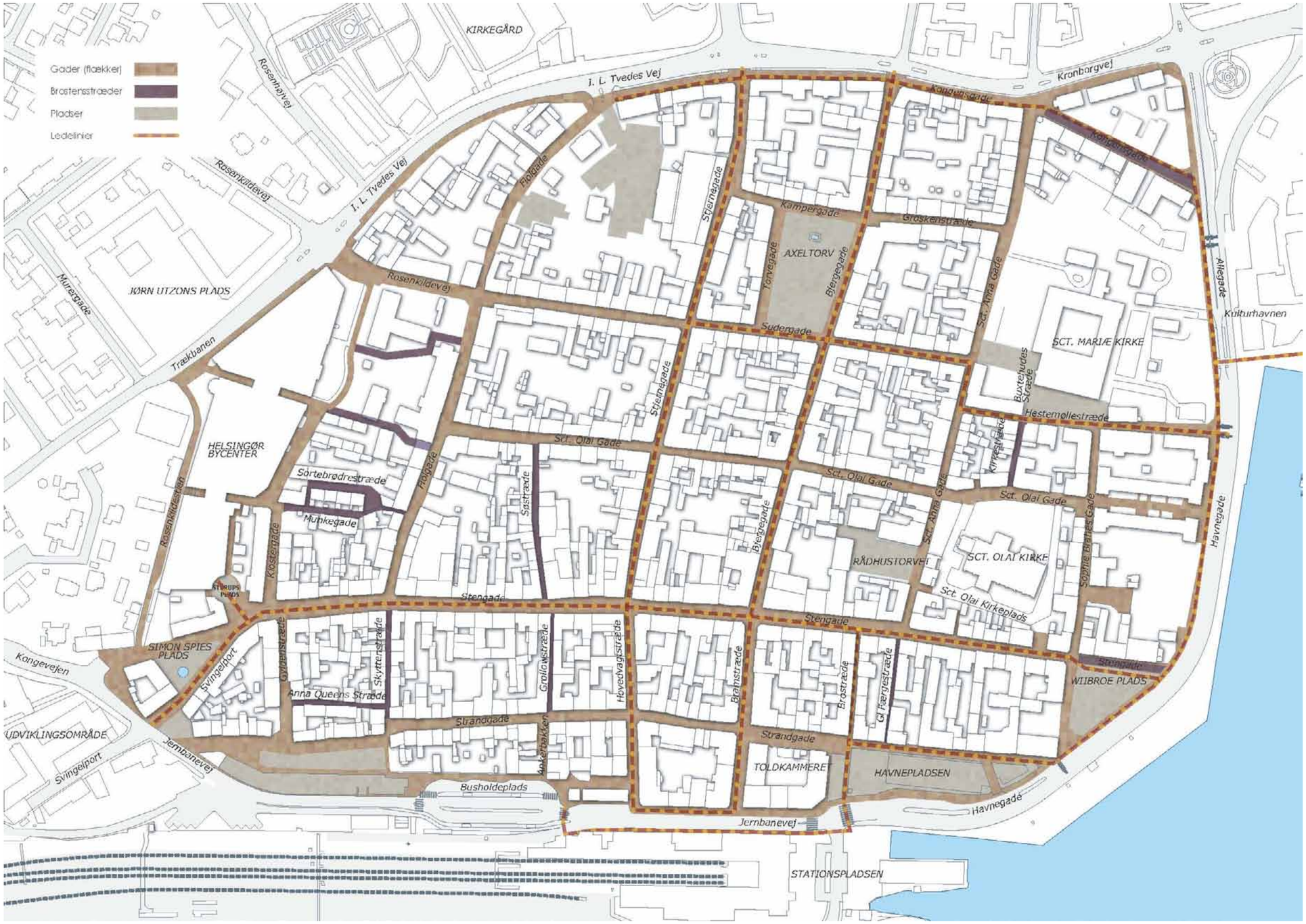
Fodgængernetværket



Bykernens gulv



Væg til væg granit



Plandiagram af belægninger

FORBINDELSER

Bykernen vender ryggen til omgivelserne, herunder stationen, vandet samt kulturhavnen, og det giver en oplevelse af at ankomme til bagsiden, og det er i dag ikke klart hvor man skal hen og hvor tingene sker.

Ved Svingelport afskæres omgivelserne ovenikøbet af en hævet vej, som ligger som en barriere imellem bykernen og det fremtidige udviklingsområde.
Mod vest afskæres bykernen fra den resterende by af et meget bredt trafikalt system bestående af to parallelle veje, hvoraf Ringvejen er bykernens omfartsvej og Kongensgade en lokal adgangsvej.

Fodgængernetværket i bykernen trænger til at blive styrket, både ved forbindelser igennnem og ankomster hertil, og ikke kun via en tilgængelig belægning - men også ved hjælp af sammenhænge, views og visuelle hotspots.

På tværs af Ringvejen skabes forbindelser, mens der langs Jernbanevej etableres byrum som skaber sammenhænge.

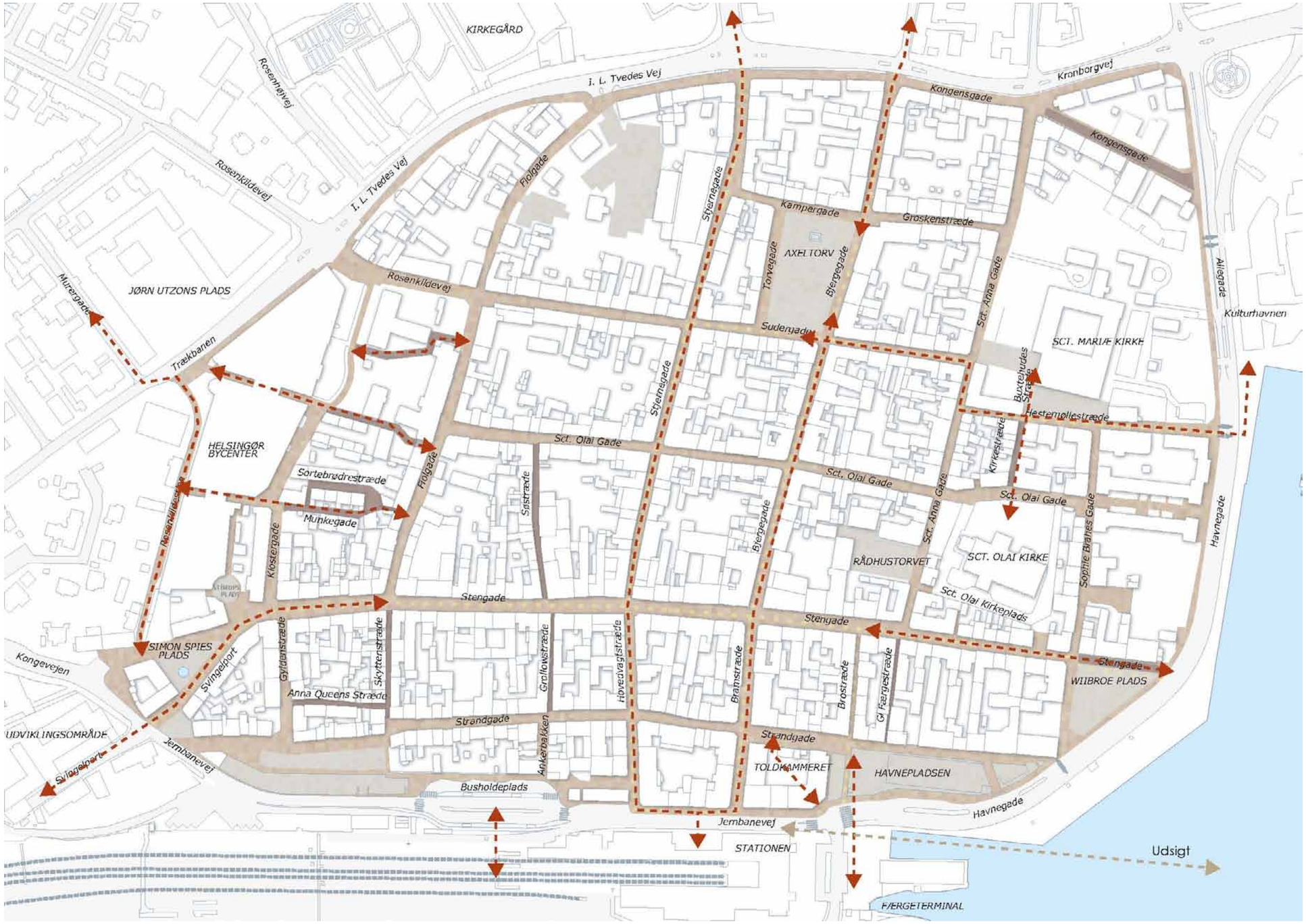
Det eksisterende fodgængerflow i bykernen ændres ikke radikalt i fremtiden, men understreges og tydeliggøres blot.

Hele bykernen vil fremtidigt skiltes som gågade med mere eller mindre kørsel tilladt, og altså altid på fodgængernes præmisser. Kørsel foregår således max ved 15 km/t. Cykler må som udgangspunkt køre i alle gader - men restriktioner vil forekomme for eksempel i gågader uden kørsel.

"Shared space" fungerer ikke med et gadeprofil med fortov og kantsten, og disse nedlægges i hele området, hvilket øger fremkommeligheden for fodgængerne yderligere, som sikkert og uden tvivl om hvad de må, skal bevæge sig i gadernes fulde bredde.

Hvor forbindelserne ønskes særligt styrket for fodgængerne, etableres et højt prioriteret fodgængernetværk med ledelinier. Både i gågader uden kørsel, men også i gader med kørsel tilladt kan der etableres ledelinie i gadens tværprofil - her eventuel placeret assymmetrisk i den ene side af gaden så gående og kørende trafik opfatter i hvilken side de kan passere hinanden.

Utydelige overgange ved henholdsvis stationskoblingen, Hestemøllestræde og Kongensvej / Stengade



Plandiagram af forbindelser

TRAFIKALE ÆNDRINGER

Et af de steder, hvor der foreslås en markant nedbygning af bygaden er i krydset Kongevejen / Stengade. Stengade har ændret trafikal funktion, og skal fremadrettet ikke afvikle trafik i nævneværdigt omfang, og slet ikke i et omfang, som da krydset blev anlagt. I Stengade skal der primært afvikles varetrafik, hvilket åbner mulighed for at Stengade blot tilsluttes Kongevejen i en overkørsel, og hvor signalreguleringen måske kan fjernes. Samtidigt kan krydsets indskrænkes markant ved at forbyde højresving fra syd ind ad Stengade og muligvis også venstresving ud. Det skal ses i sammenhæng med et ønske om at føre det centrale bystrøg ad Svingelport på tværs af Jernbanevej, der om muligt sænkes, således at en kommende byudviklingen vest for Jernbanevej naturligt, visuelt og reelt hænger sammen med bykernen. Her skal der være en sikker signalreguleret overgang. Den fungerer måske bedst sammen med en fortsat signalregulering af krydset ved Stengade. Det må den videre planlægning vise. Stedet rummer i hvert fald potentiale for forbedringer

Investeringsplanen rummer også forslag til ændringer af de lokale ruter for bilerne fx til og fra parkeringen ved Klosteret, i forbindelse med ønsket om en ændret udformning af Hestemøllestræde. Da der i vid udstrækning vil være tale om lokalkendt ærindetrafik anses det for trafikteknisk muligt og realistisk at ændre ruter indenfor bykernen, blot tilgængeligheden til de enkelte parceller opretholdes. De konkrete forslag handler i højere grad om politiske valg hvor specifikke lokale fordele og ulemper for enkelte interessenter skal afvejes. Det vil ske i den videre planlægning

Opgradering af fodgængernetværket betyder kun mindre trafikale konsekvenser for den kørende trafik.
I fire områder i bykernen ændres de trafikale forhold, dette drejer sig om Svingelport (1), området ved den sydlige del af Hovedvagtstræde og Bramstræde (2), den østlige del af Stengade (3) samt Hestemøllestræde (4).

For hvert område betyder det

1. Stengade forlænges som gågade uden kørsel til Rosenkildestien og som gågade med ledelinie ad Svingelport på tværs af Jernbanevej. Hvis muligt sænkes Jernbanevej her - så tilgængelighed og visuel kontakt øges på tværs til det nye udviklingsområde. Syd for Svingelport etableres ny vejforbindelse overfor parkeringsarealet mellem bygaden og udviklingsområdet. P-båse i de berørte gader nedlægges, og der henvises til P-huset og P-arealet ved Strandgade i helt nær tilknytning til området.

2. Gågaderne forlænges til stationskoblingen. Hovedvagtstræde og Bramstræde forlænges som gågader uden kørsel og med ledelinier til Jernbanevej hvor fortorvet udvides for at markere ankomsten til bykernen fra stationen. P-båse i Bramstræde nedlægges og der henvises til P-arealet ved Havnepladsen. De berørte afsætninspladser på Jernbanevej genetableres i forbindelse med den nye busterminal eller på stationspladsen. Lukning af de to gader for bilkørsel, dog med varekørsel tilladt, kræver at ensretningen i Strandgade vendes mellem Hovedvagtstræde og Bramstræde, og gennemgående kørsel gennem Strandgade kan ikke hindres.

3. Stengade forlænges som gågade uden kørsel til Wiibroe Plads. Det kræver dobbeltrettet kørsel i Sct. Anna Gade sydøst for Sct. Olai Gade til Rådhustorvets P-areal. Sammenholdt med lukningen af Hestemøllestræde for kørsel må der forventes en mindre stigning i antallet af biler i Sophie Brahes Gade. Desuden ledes alle bilister fra Rådhustorvet til at køre ad Sct. Anna Gade mod bykernens nord-vestlige afgrænsning. Alternativt fjernes parkeringen fra Rådhustorvet.

4. Hestemøllestrædeområdet fredeliggøres. Kirkestræde samt begge ender af Hestemøllestræde lukkes for kørsel. For at styrke forbindelsen imellem Kulturhavnen og Axeltorv ydeligere etableres strækningen med ledelinie. Kantstensparkering i Hestemøllestræde samt parkeringen på forpladsen til klosteret fjernes. Der henvises til P-båse i Sct. Anna Gade. Parkering på stiftets areal langs med klosteret kan bevares eller nedlægges efter ønske. Kirkestræde genetableres med brosten, som er en mindre tilgængelig belægning, for at skyrke den visuelle forbindelse imellem klosteret og kirken.

Plandiagram af trafikale ændringer med antal nedlagte P-pladser

3.0 BYENS GULV

BELÆGNINGSPLAN

Byens gennemgående, væg til væg belægning udføres i granit. De primære arealer, gang- og kørezoner, udføres i små stokhuggede flækker.

Det valgte materiale er velegnet for netop denne type gaderum. Flækkens lille format passer godt til bykernens smalle, intime gaderum, og udtrykket er moderne i et ellers historisk funderet materiale. Belægningen understreger at dette er gaderum for byens bløde trafikanter. Variationen i form giver et spil i belægningen, men giver samtidig belægningen, sammen med dybden på stenen, stor styrke i forhold til kørsel og vrid fra selv de store lastbiler.

Stenens stokhuggede overflade gør den tilgængelig for de bløde trafikanter med hjul, samt gør den anvendelig for cyklister. Belægningens tilpasningszone langs facaderne etableres i chaussésten med en lille niveauforskel til den jævne belægning i flækker så den kan fungere som støttelinie for svagtseende og blinde.

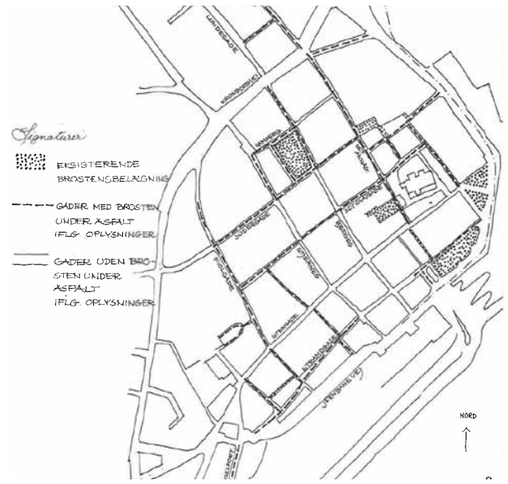
Sammen med flækken er vandrenden et gennemgående, historisk og genkendeligt element i gadebilledet. Vandrenderne kan være åbne eller lukkede. I gader udpeget som en del af det særligt højt prioriterede fodgængernetværk anvendes en lukket vandrende i støbejern, som også fungerer som ledelinie. I de resterende gader etableres en åben vandrende som også fungerer som støttelinie for svagtseende.

Grundet vandrendernes dobbeltfunktion er dimensioneringen af disse på den enkelte strækning vigtig, for at "sikre" byens borgere tørre sko - ved almindelig regnmængde! Samtidig er det vigtigt at markeringen af den åbne vandrende ikke kolliderer med parkerede biler i parkeringsbåse i gaderne. De endelige løsninger for tilgængelighed og ledelinjer skal udvikles og testes sammen med handicaprådet.

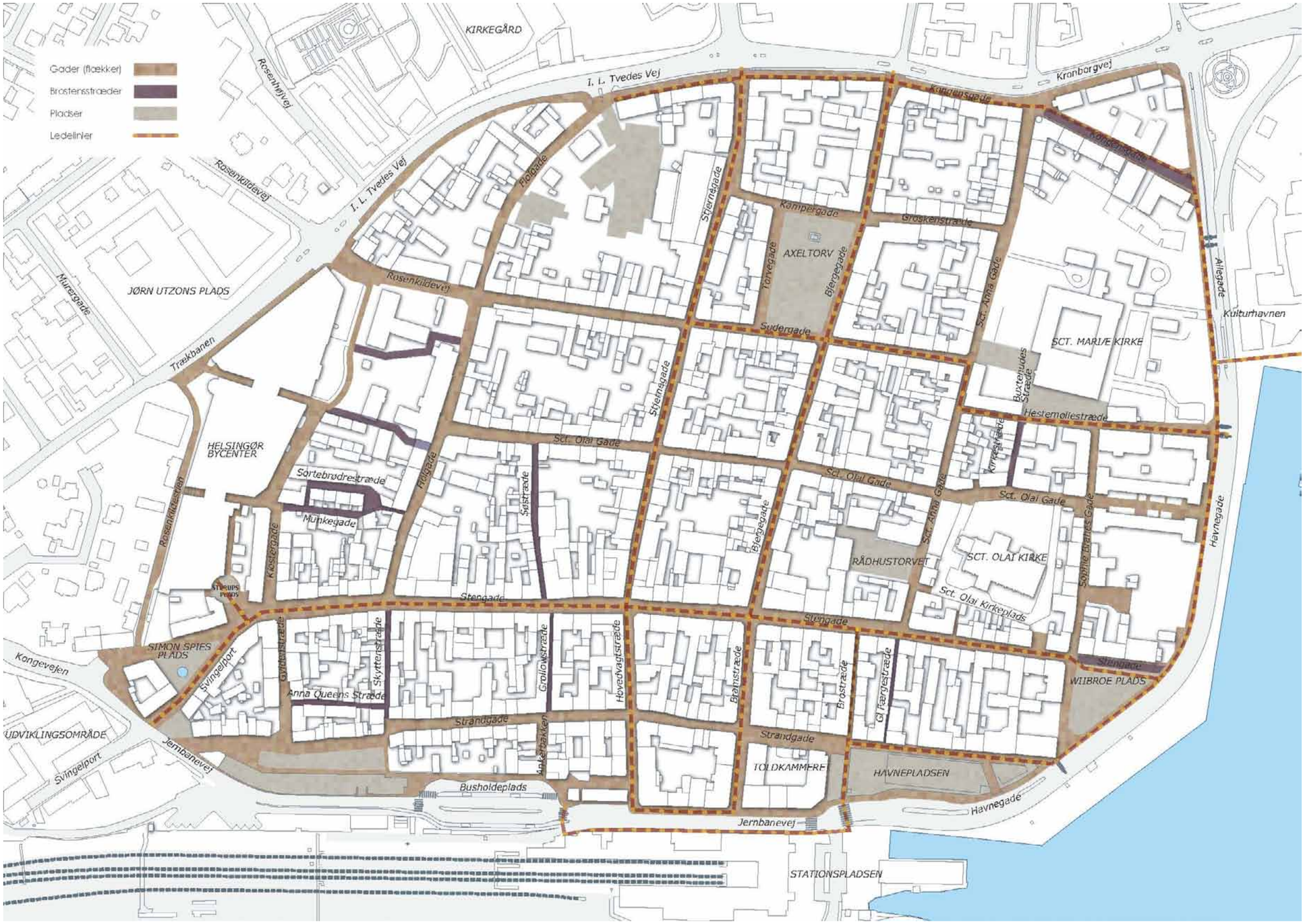
Flækker i stort format anvendes på Stengade samt pladser og særlige steder, ligesom der også på disse steder kan anvendes stokhuggede fliser. Dette anbefales dog kun på arealer uden kørsel af nogen form.

Bykernens kant er vigtig for forståelsen af det trafikale hieraki. Byens gulv af små flækker trækkes helt ud på fortovet i gaderne rundt om bykernen og slutter ved kantstenen. Som cyklist, bilist eller lastbilchauffør med varer til området kører du således op på belægningsfladen ved ankomst til bykernen, og du bliver gjort opmærksom på at du kommer ind i et særligt område.

Nuværende granitbelægninger i gaderne bør så vidt muligt genanvendes. Ifølge "Gadernes belægning i Helsingør city" er der stor sandsynlighed for, at der også under den nuværende belægning eksisterer gamle brostensbelægninger. Hvis dette gør sig gældende anbefales det at disse anvendes på pladser, P-arealer, eller som bånd i den nye belægning. Derudover bør Kirkestræde genetableres med brostensbelægning og tilpasningszone i pigsten som én af byens særlige stræder med en historisk karakter.



Eksisterende brostensbelægninger, "Gadernes belægning i Helsingør city" 1993



Plandiagram af belægninger

MATERIALEKATALOG

I materialekataloget på næste side, ses hvilke materialer der er tænkt anvendt hvor, fremadrettet i Helsingør bykerne.

Som fugemateriale anbefales Lithomex-fugen som er en bunden fuge som består af kvartssand blandet med en 2-komponent binder (harpixlim) med en række fordele:

- Fås i 3 farver: sort, natur og stengrå.
- Forstærker brolægninger til at modstå de største lastbiler på op til 48 ton
- Ingen tomme fuger, der let opsamler snavs, ølkapsler, cigaretskod osv.
- Modstår alle typer af suge-/fejemaskiner
- Ingen kostbar gas til ukrudtsbrænding 8 gange årligt, = CO2 besparelser
- Ingen medarbejdere i farlige trafikale situationer, under lugearbejdet
- En permanent belægning uden ukrudt

I forhold til reetablering ved småopgravninger er det for flækkerne sat med almindelig grusfuge ret ukompliceret. I modsætning til fliser med meget lille fuge, har man ved flækkerne en bredere fuge og hermed også større fleksibilitet ved lægningen – ligesom der anvendes forskellige størrelser af sten.

Ved brug af Lithomex fugen er reetablering mere kompliceret. Ved opbrydninger er stenene klistret sammen, så de kan først genbruges efter rensning. Det letteste er at man har nogle nye flækker liggende på lager, så man kan lægge.

Ideelt skal alle ledningsejere i god tid adviseres, så de kan nå at planlægge og omlægge ledninger før brolægningen. Man kan også lægger tomrør til nye ledninger, ved steder hvor man forventer at der kan komme nye ledninger.

Alternativt kan man vente med at fuge med lithomexfugen på strækninger hvor man ved der kommer opgravninger.

Ved bevaring eller etablering af parkeringsbåse i gaderne markeres disse med diskrete markeringssøm.

GADER			STRÆDER			PLADSER
Tilpasningszone - langs facader	Gangzone Udstillingszone (Sten-gade)	Vandrende/ ledelinie	Tilpasningszone - langs facader	Gangzone	Vandrende/ ledelinie	Gangzoner/ opholds-arealer
Chaussesten genbrugte	Små flækker stokhuggede	Lukket vandrende - aco	Pigsten	Brosten genbrugte	Åben vandrende - granit	Fliser stokhuggede
Mosaiksten genbrugte	Store flækker stokhuggede	Lukket vandrende støbejern og granit	Chaussesten genbrugte	Brostensbånd		Chaussesten genbrugte
		Åben vandrende - granit	Mosaiksten genbrugte			Brosten genbrugte
						Store flækker stokhuggede

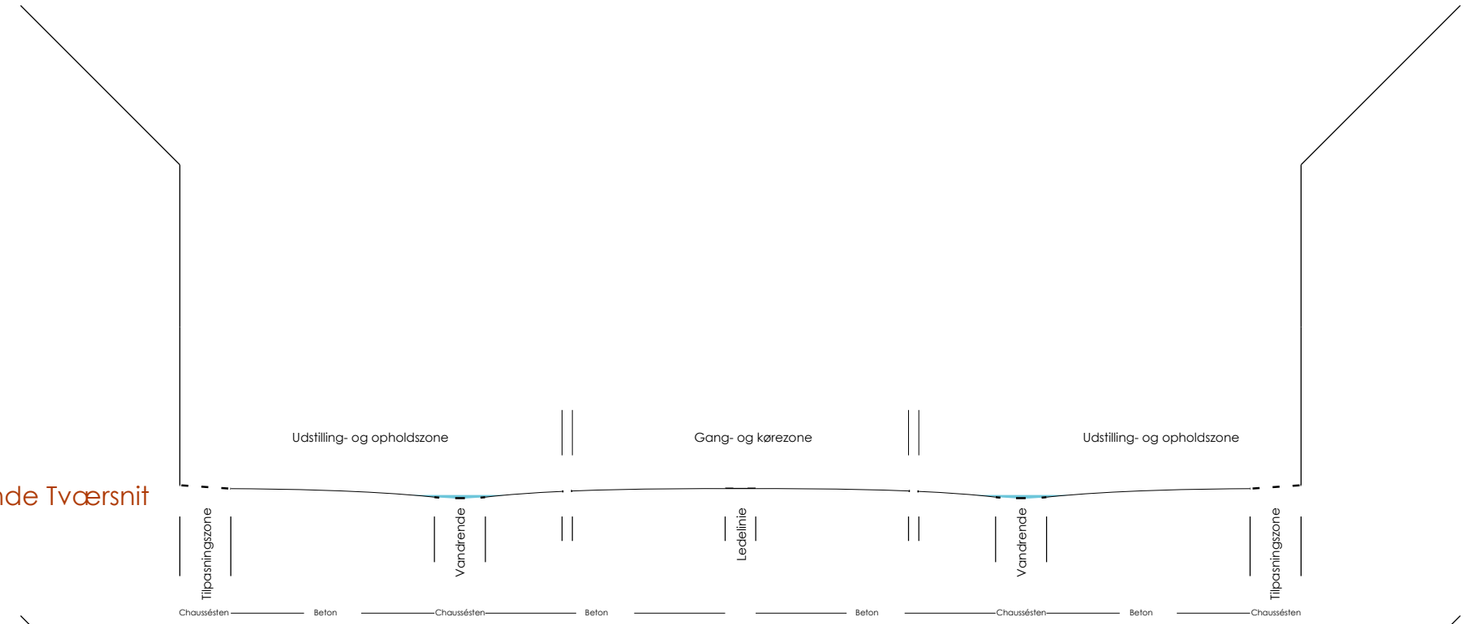
GADEPROFIL - STENGADE

Gaden omprofileres, se eksisterende og nyt tværsnit.

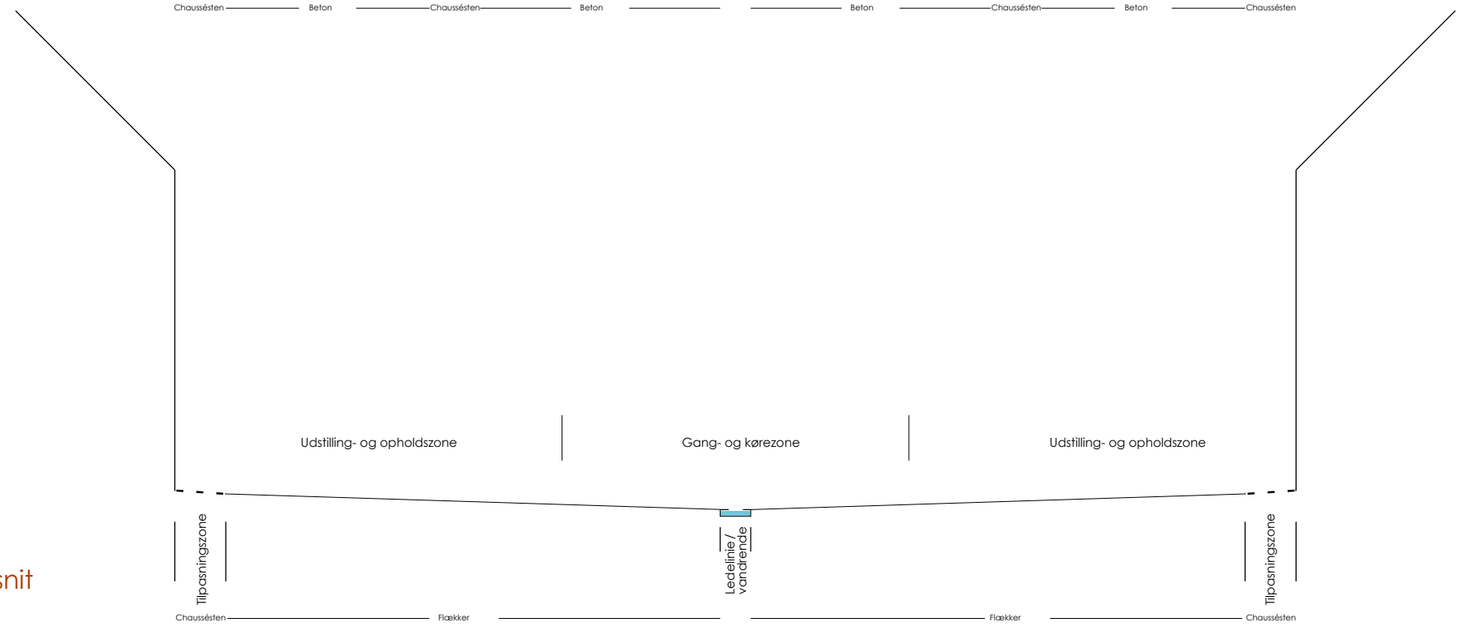
For gadeprofilet gælder et symmetrisk tværsnit, hvad belægning angår, med en tilpasningszone på ca. 50 cm i chaussesten og med en 15-25 ‰ hældning fra tilpasningszonen mod midten.

Centralt i gaden placeres vandrenden, som udformes så den også kan anvendes som ledelinie. Det kræver en hvis kapacitet til vand under terræn, samt en taktil oveflade på risten.

Der anvendes små flækker i udstillings- og opholdszonen, mens gang- og kørezonen etableres i store flækker.



Eksisterende Tværsnit



Nyt Tværsnit

Eksisterende Stengade

Ny Stengade

STANDARD GADEPROFIL

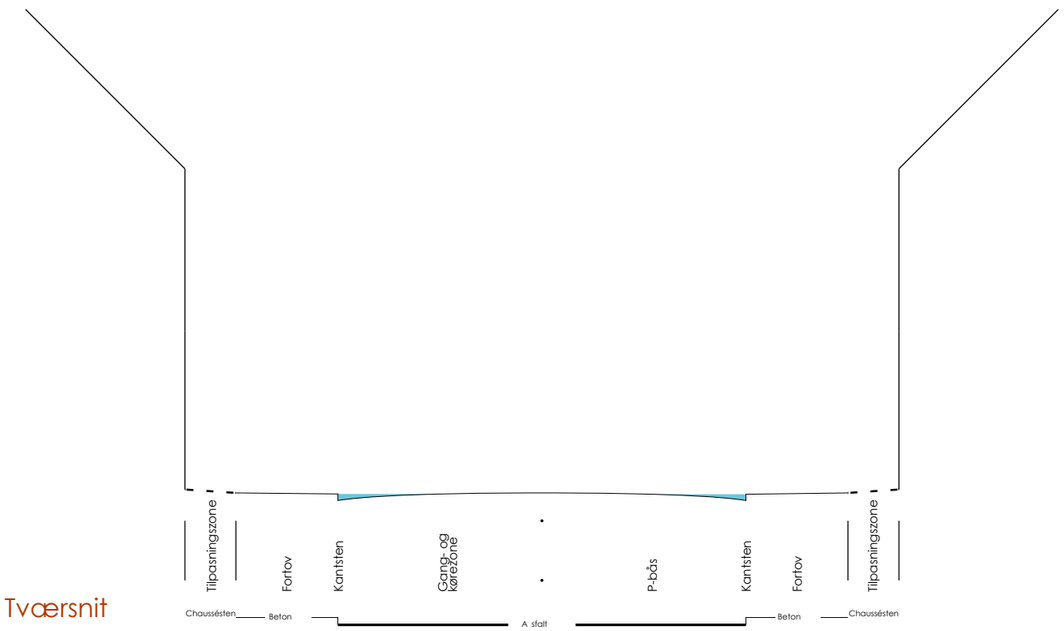
Gaden omprofileres, se eksisterende og nyt tværsnit.
For det generelle gadeprofil gælder et symmetrisk tværsnit, hvad belægning angår, med en tilpasningszone på ca. 50 cm i chaussesten og med en 15-25 ‰ hældning fra tilpasningszonen mod midten i små stokhuggede flækker. Gadens v-profil markeres i midten/bunden med en ca 30 cm åben vandrende.
Som støttelinie for svagtseende og blinde etableres tilpasningszonen med en lille niveauforskel til den jævne belægning i flækker.

Gader udpeget som særligt højt prioriteret fodgængernetværk etableres med en lukket vandrende/ ledelinie som i Stengade.

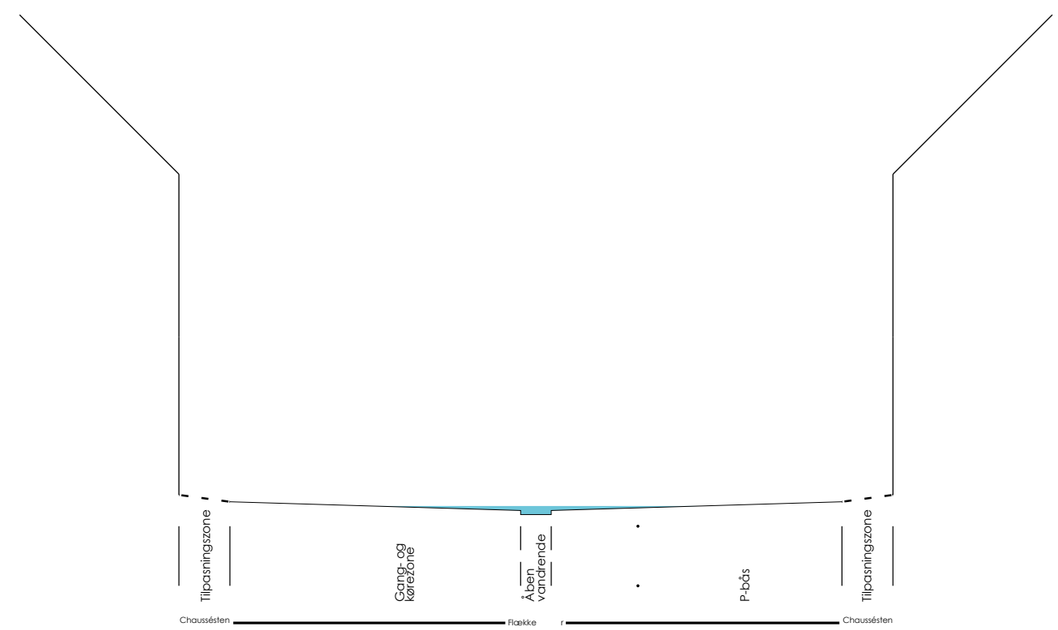
Det gælder:

- Forlængelsen af Stengade ad Svingelport samt til Wiibroe Plads
- Hestemøllestræde ad Sct. Anna Gade til Sudergade. Ad denne forbi Axel Torv til Stjernegade
- De to handelsgader Hovedvagtstræde og Bramstræde i deres fulde længde
- Fortovet på Jernbanevej fra Hovedvagtstræde til Havnepladsen
- Brostræde

Eksisterende Tværsnit



Nyt Tværsnit



Eksisterende Strandgade

Ny Strandgade

BROSTENSSTRÆDER

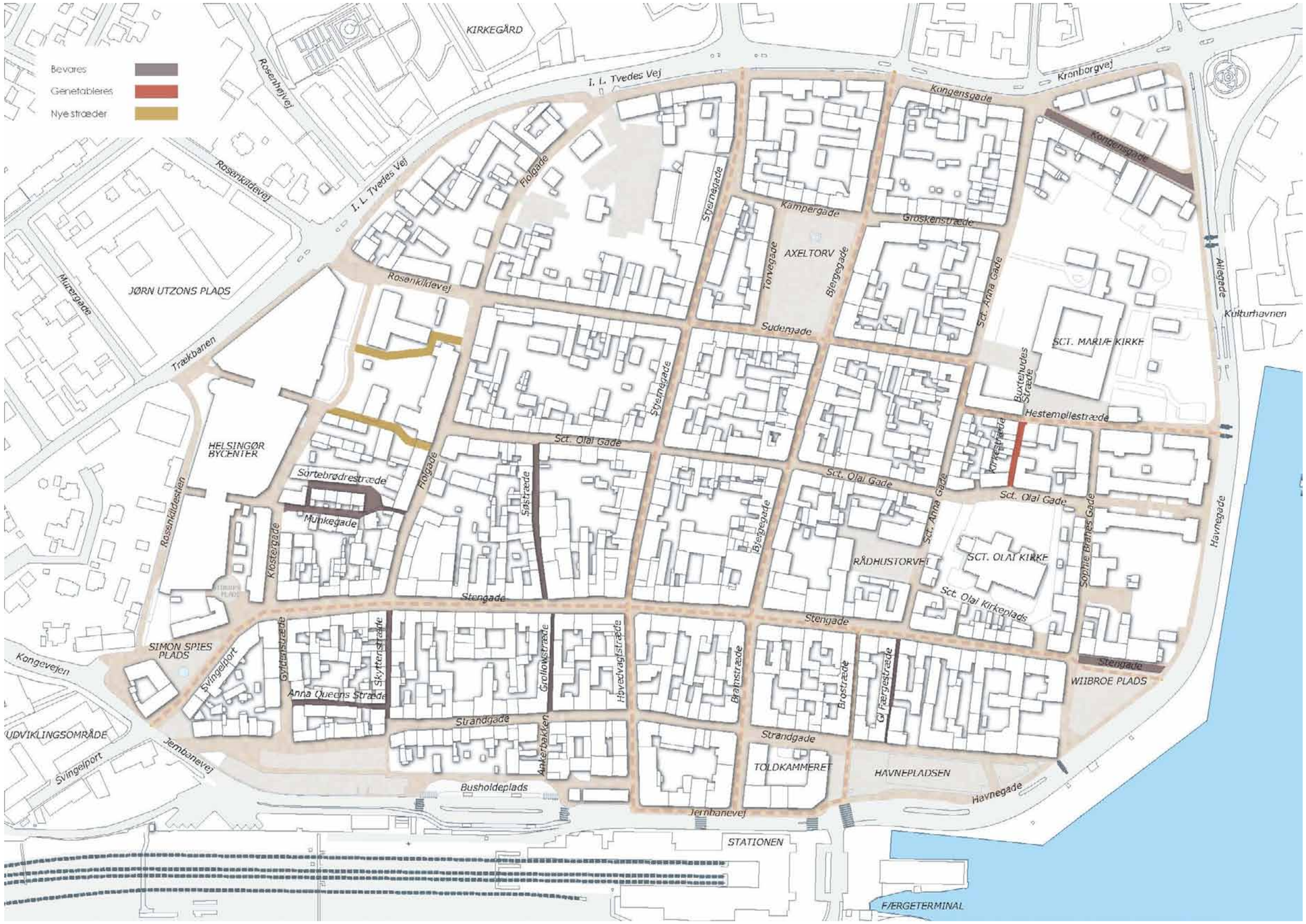
Eksisterende brostensbelagte stræder/ gader bør bevares. Gaderne har en særlig karakter som giver bykernens stræder en særlig stemning. Gaderne er mindre fremkommelige, og derfor ikke udpeget som en del af det højt prioriteret fodgængernetværk. Det er dog muligt fra bykernens øvrige gader at få et kig ned ad byens historiske stræder.

Brostenstræderne er udpeget på plandiagrammet på modstående side. Som tidligere skrevet bør Kirkestræde, grundet placeringen imellem Sct. Mariæ Kirke og Sct. Olai Kirke, prioriteres til at blive genetableret som brostensbelagt stræde.

Bevaringen drejer sig om:
- Sortebrødestræde
- Munkestræde
- Anna Queens Stræde
- Skyttensstræde
- Grollowstræde
- Søstræde
- Gl. Færgestræde
- Stengades østlige ende
- Kongensgade

Samt arealer ved:
- Axeltorv
- Sct. Mariæ Kirke
- Rådhustorvet
- Toldkammeret

Eksisterende bevaringsværdige brostensbelægninger



Plandiagram af brostensstræder

4.0 BYENS RUM

BYENS RUM

Jernbanevej / Havnegade skal opfattes som en bygade i tilknytning til Helsingør bykerne, udviklingsområdet ved Svingelport, stationen, havnen og Kulturhavnen Omkring bygaden skabes koblinger mellem de nærtliggende interessepunkter, og gaden deles rumlig op i strækninger med forskellig karakter op.

BUSTERMINALEN
Busterminalområdet har i dag karakter af bagside med lukkede mure mod stationen og Standgades baghaver. I en fremtidig udformning af området bør det prioriteres at offentligt henvendte funktioner placeres i stueetager i bebyggelse omkring terminalområdet for at give passagerer servicetilbud, liv og tryghed.

Der er mange aktører i området og man bør derfor nedsætte en projektgruppe med de alle aktører og få skabt et fælles projekt. Lokalbanen arbejder i øjeblikket med en mulig udvidelse af spor og perronarealer og da arealbehovet til dette er ukendt er det på nuværende tidspunkt ikke muligt at undersøge nye udformninger af terminalområdet. Movia har også planer om at sammenlægge lokalbanerne "Lille Nord 930R" og "Gribskov- og Hornbækbanen 940R/ 960R" til en samlet Ringbane .

HAVNEPLADSEN / STATIONSPLADSEN
Havnegade flyder i dag sammen med de to omgivende pladser og det gør det svært at orientere sig og anvende byrummene. Ved at lave en rumlig adskillelse til Havnegade kan hver plads få en tydeligere identitet og anvendelse og trafikken vil opleves som mindre dominerende.

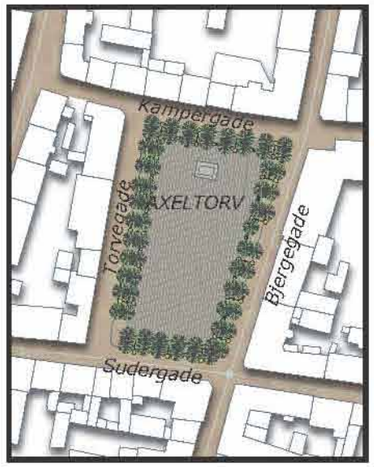
Stationspladsen har den bedste udsigt til havnen og Kronborg og dermed et godt potentiale for at blive en smuk opholdsplads. Udsigten fra Jernbanevej kan forbedres ved af forsænke en mindre plads i bunden af havnebassinnet ved Sundbusserne. Her kunne man anlægge en intim plads hvor man kan sidde tættere på vandspejlet og herfra kunne havnepromenaden udvides med en lavereliggende træbro.

Havnepladser er i dag afgrænset fra Strandgade af en enkelt træraekke. Ved at gentage en ny træraekke langs Havnegade vil Havnepladsen blive defineret som et samlet areal som kan anvendes fleksibelt til skiftevis parkering, marked eller store events efter behov og årstiden skiften.

Fem byrum beskrives mere i detaljer på de følgende sider:

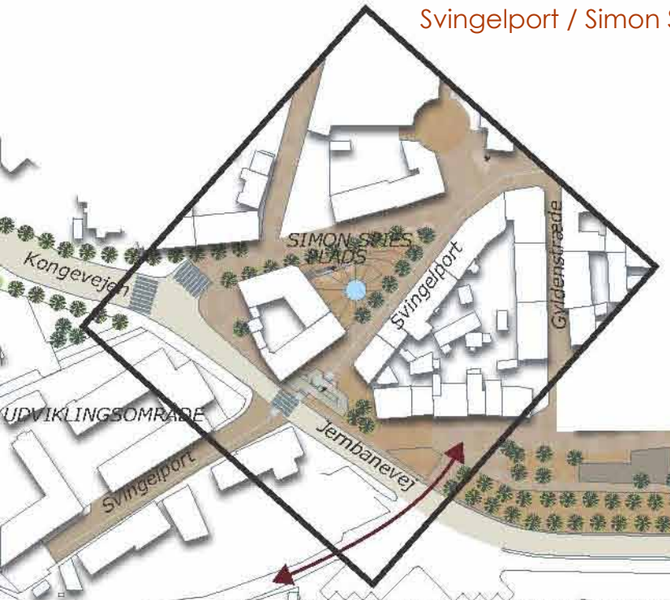
1. Svingelport/Simon Spies Plads
2. Stationskoblingen
3. Wiibroe Plads
4. Hestemøllestræde
5. Axeltorv

Axeltorv



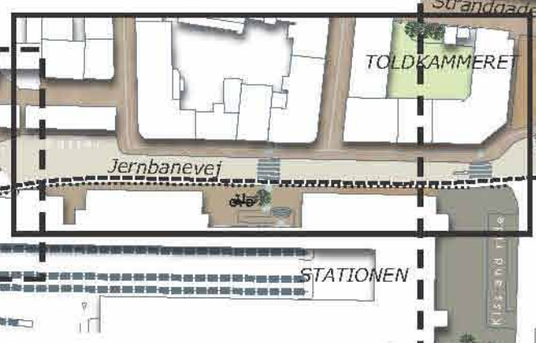
Hestemøllestræde

Svingelport / Simon Spies Plads

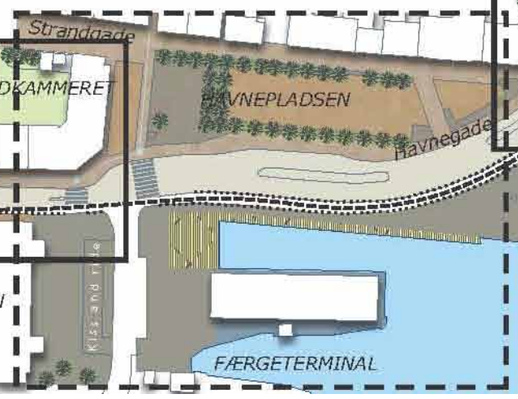


Busterminalen

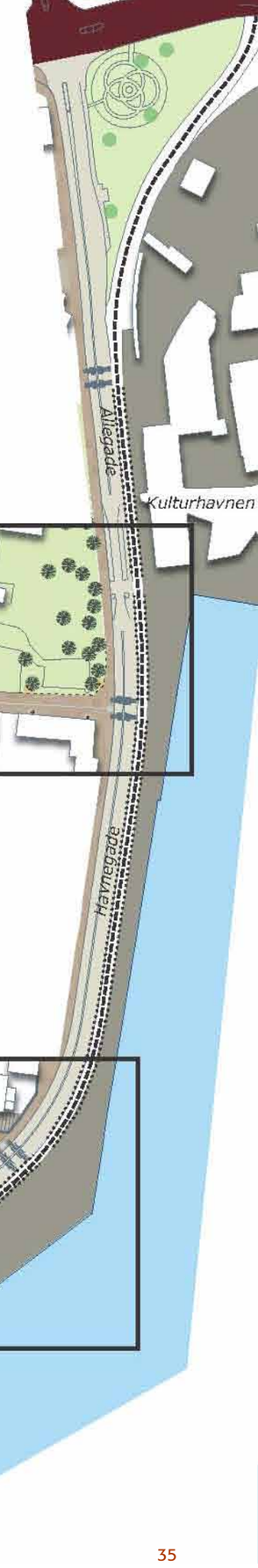
Stationskoblingen



Havnepladsen / Stationspladsen



Wiibroe Plads



SVINGELPORT - SIMON SPIES PLADS

Pladsens nuværende opbygning med trapper gør pladsen særlig i bykernen og god til arrangementer med optræden. Pladsens brug kan styrkes ved at omdanne den lukkede toiletbygning til et udskænkningssted og lave en siddeplint / scene på taget eventuel med en glastag som overdækning.

Der er et behov for at skabe sammenhæng til Stengade, særligt visuelt, hvilket kan opnåes ved oprydning af inventar, herunder at fjerne blomsterkummer samt reklameskilt. Derudover skabes sammenhæng og tryghed ved hjælp af ny belysning fra høje master placeret fra Stürups Plads og helt ned til overgangen ved Jernbanevej, som ikke må fremstå som barriere, og derfor kræver en udligning af støttemuren med rampe og trappe.

Simon Spies Plads ligger som en af bykernes ankomstrum, og dette bør understreges ved at videreføre trærækken fra Kongevejen ind i området. Ankomsten markeres desuden af områdets nye belægning.

Det foreslås at ændre gaderne på begge sider af pladsen til gågader og fjerne de eksisterende P-pladser for at skabe ro og bedre sammenhæng med Stengade. Som tidligere beskrevet under afsnittet trafikale ændringer sænkes Jernbanevej hvis det er muligt - så Svingelports forlængelse bliver mere synlig på tværs af den nuværende niveauforskel i Jernbanevej. Tilgængeligheden øges med en ny fodgængerovergang og niveauforskellen optages af en trappe eller rampe ud mod Svingelport for at skabe niveau og sammenhæng. Denne løsning udføres som en del af belægningsudskiftning i gaderne.

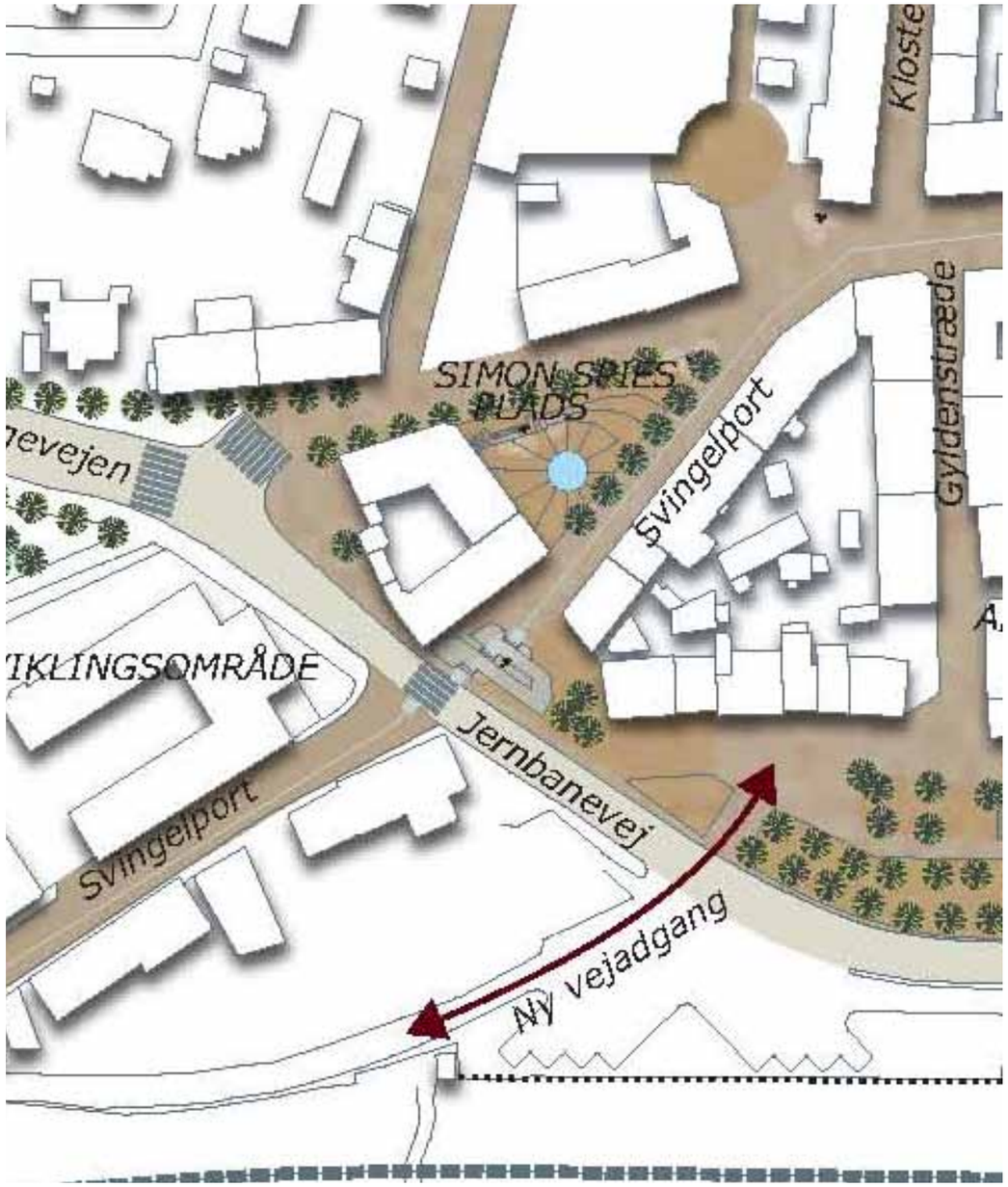
Cykelparkering foreslås placeret i flere spredte mindre stativer så man undgår de store arealer med holdende cykler på Stürups Plads

Prioriteret liste over tiltag, økonomisk overslag ca. 2 mil. kr:

- Toiletbygning udlejes og ombygges til udeservering - finansieres af kommende bruger
- 4 lysmaster skaber spotlights og giver sammenhæng til området fra Stürup Plads til overgangen ved Jernbanevej: 100.000 kr
- Uplights i trærækken understreger forlængelsen af fodgængernetværket: 90.000 kr
- Ny trærække med 6 træer langs Stengade:180.000 kr
- Snæver gyde langs facade åbnes op, den ene toilettrappe og indgang nedlægges: 100.000 kr
- Der skabes 20 m² siddeplint og 10 m² glastag oven på den eksisterende toiletbygning: 100.000 kr
- 500 m² eksisterende gågadefliser på pladsen udskiftes til store nordiske flækker: 1.425.000 kr

Yderligere tiltag i området omkring pladsen:

- Ny belægning i gaderne langs pladsen er del af etape 3 for Stengade: 15 - 21 mil. kr
- Ny belægning i etape 4A på del af Kongevejen og Svingelport inklusive krydsning af Jernbanegade med trappe /ramme og fodgængerovergang: 6 - 9 mil. kr
- Jernbanevej sænkes, og tilgængeligheden øges på tværs
- Vejkryds Kongevejen / Stengade reduceres uden højresvingsbane og lysregulering
- Ny vejforbindelse mellem bykernen og udviklingsområdet etableres syd herfor



Plandiagram Svingelport/ Simon Spies Plads

Eksisterende Simon Spies Plads

Ny Simon Spies Plads

STATIONSKOBLINGEN

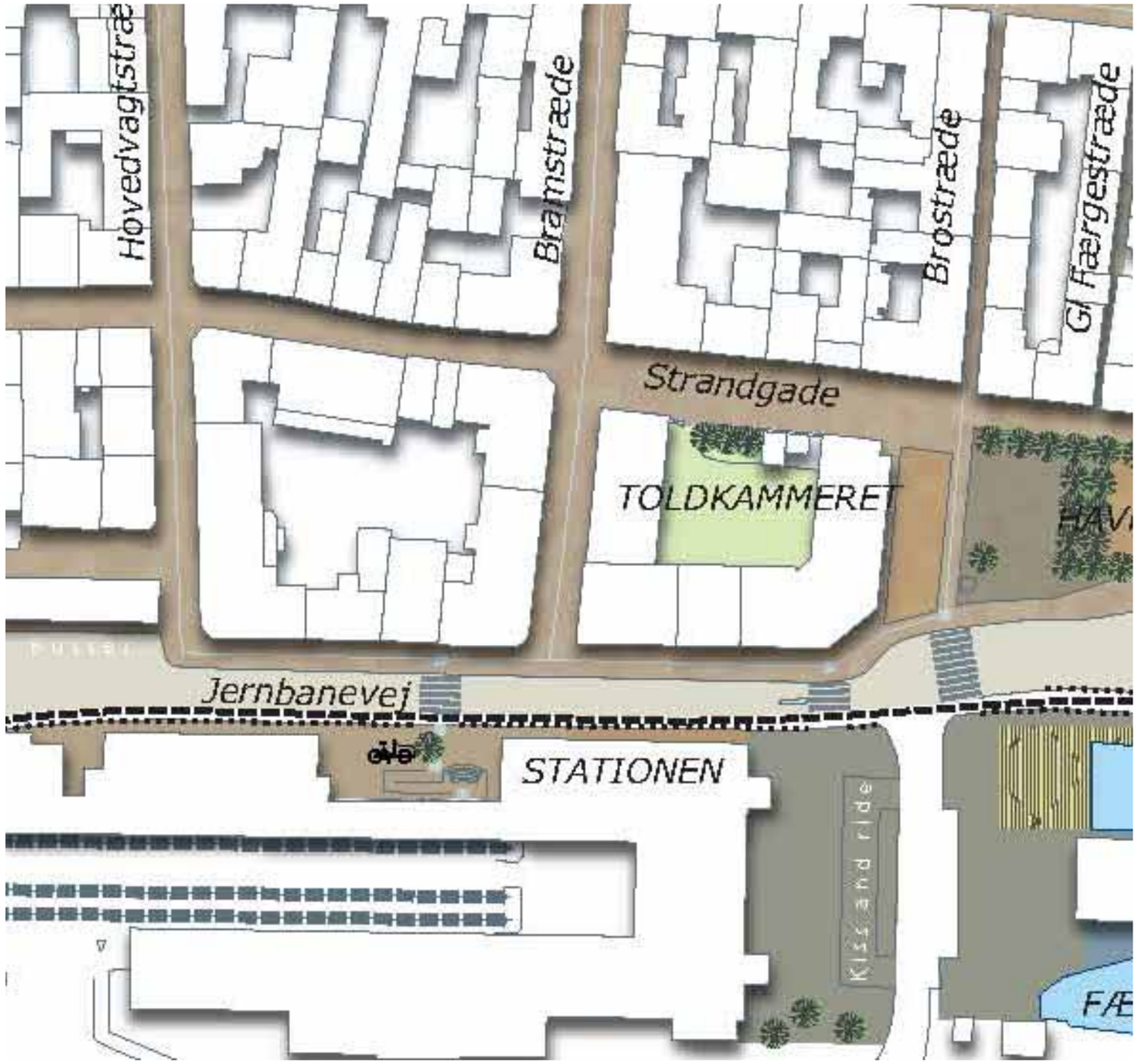
Gågaderne og belægningen i Hovedvagtstræde samt Bramstræde trækkes med ud i Jernbanevej, som nedbygges til et smalt kørerum uden parkeringspladser på dette sted for at byde borgere og besøgende velkommen til bykernes gågader som allerede bliver synligt fra stationstrappen.

Prioriteret liste over tiltag, økonomisk overslag ca.12 - 17 mil. kr:

- Fodgængerfelt flyttes og placeres ud for ankomstrampen, værn tilpasses: 50.000 kr.
- Ny belægning på tilgængelig rampe til stationen, 20 m² chaussésten udskiftes til nordiske flækker: 52.000 kr.
- Ombygning af Jernbanevej og ny belægning på fortov og de tilstødende gågader er del af etape 1A for Stengade: 12 - 17 mil. kr

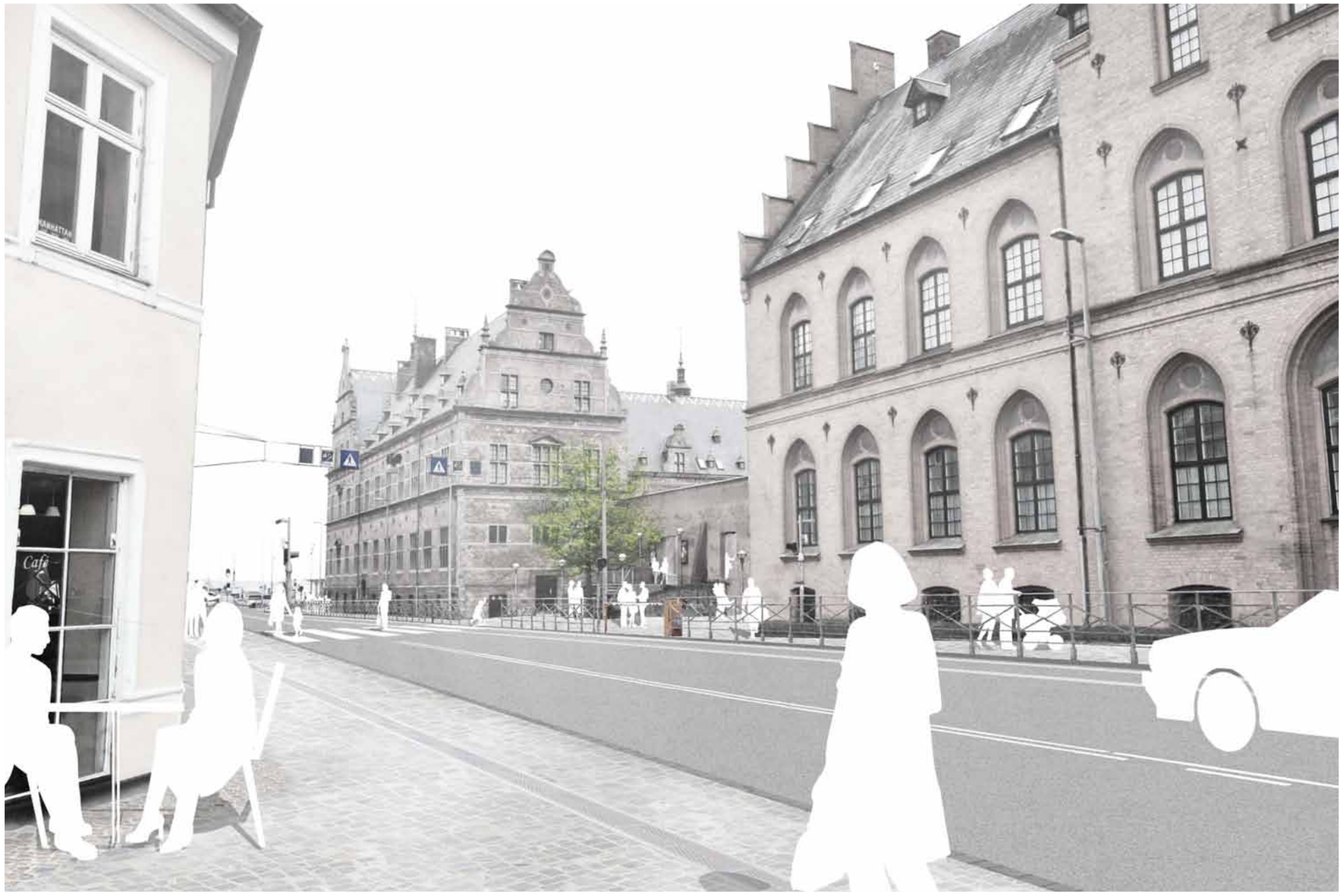
Yderligere tiltag i området:

- Tilpasning af signalanlæg
- Cykelparkering ved ankomstrampen forbeholdes ladcykler - projekt under udarbejdelse
- Ulovligt parkerede cykler fjernes fra det smalle sydlige fortov langs stationsbygningen
- Kiss & ride flyttes til Stationspladsen og busterminalen
- Der skabes transperens, visuel kontakt og tryghed mellem perroner og bykerne ved at lave yderligere huller i stationsmuren



Plandiagram Stationskoblingen

Eksisterende kobling ved stationen



Ny Stationskobling

WIIBROE PLADS

Pladsen er Helsingør bykernes udsigtsplads og med sin placering på forbindelsen imellem stationen og Kulturhavnen er den godt eksponeret for potentielle brugere. Pladsen bliver særligt brugt til ophold og indtagelse af medbragt mad, men er med sin placering også vindomsust. Pladsen fremstår i dag med mange hårde flader og tung i udtrykket.

Pladsen knyttes bedre sammen med Stengade med forlængelsen af gågaden og den nye belægning helt hen til pladsen. Forbindelsen understreges ved at videreføre ledelinje eller vandrende forbi pladsen ud til Havnegade.

Der foreslåes en simpel og grøn strategi for pladsen som kan give læ og skabe flere intime siddekroge som supplement til lavendelhaverne som fungerer godt som opholsrum i dag. Med de nye begrønnede arealer kommer støttemure og belægning til at virke mindre dominerende og grå.

Prioriteret liste over tiltag, økonomisk overslag ca 1,2 mil. kr:

- Pladsen nedre del afgrænses mod Havnegade af 100 m² brede hække, som skaber læ til området: 280.000 kr.
- Der plantes 8 opstammede træer i pladsens hjørne omkring det eksisterende springvand: : 240.000 kr
- Træerne suppleres af 100 m² lave hække og blomsternde beplantning 130.000 kr
- 4 nye bænke giver mulighed for ophold: 60.000 kr
- 200 m² eksisterende gågadefliser udskiftes til chaussésten: 520.000 kr.

Yderligere tiltag i området omkring pladsen:

- Ny belægning i Stengade og Sophie Brahes Gade langs pladsen er del af etape 2: 15 - 21 mil. kr
- Pavilion søges udlejet

Plandiagram Wiibroe Plads

Eksisterende Wiibroe Plads

Ny Wiibroe Plads

HESTEMØLLESTRÆDE

Hestemøllestræde er en af bykernens vigtige forbindelser, da det er koblingen imellem kulturhavnen og bykernen. Det er derfor vigtigt at området omkring Hestemøllestræde åbnes op. Det gøres ved at ændre Hestemøllestræde til gågade og lave nye belægninger, tynde ud i bevoksningen og etablere belysning i området: Som led i et allerede udarbejdet skitseforslag til Klosterhaven foreslås desuden at fjerne rækværk og hegn og erstatte det med et lavt åbent hegn som vil åbne op for udsigten omkring hjørnet. Der er både overgange til Kulturhavenen for enden af Hestemøllestræde samt en fuld tilgængelig overgang ved busslusen og Kulturværftet.

Prioriteret liste over tiltag, økonomisk overslag ca. 380.000 kr:

- 9 nye gadelamper oplyser Hestemøllestrædes fulde længde: 225.000 kr
- Der etableres 8 uplights ved klosterets facade: 80.000 kr
- 5 uplights placeres i træer i klosterhaven: 75.000 kr

Yderligere tiltag i området:

- Ny belægning i Hestemøllestræde og Kirkestræde er del af etape 1: 4 - 6 mil. kr
- Udtynding i bevoksningen mod klosteret, hæk og hegn erstattes med transparent hegn - allerede budgetteret

Visualisering fra skitseforslag som viser hæk og plantevæk erstattet med transparent hegn

Plandiagram Hestemøllestræde

Eksisterende Hestemøllestræde

Ny Hestemøllestræde

AXELTORV

Axeltorv bør være åbent og fleksibelt, men det kan indtages til midlertidige aktiviteter som ikke kræver permanent inventar som pavilloner som fastlåser bestemte aktiviteter i det fine byrum. Pavillionerne bør derfor fjernes. Axeltorv er allerede i dag et velproportioneret byrum med smukke belægninger, træer og omgivende huse. Økonomiudvalget har fremlagt en række idéer til skiftende aktiviteter:

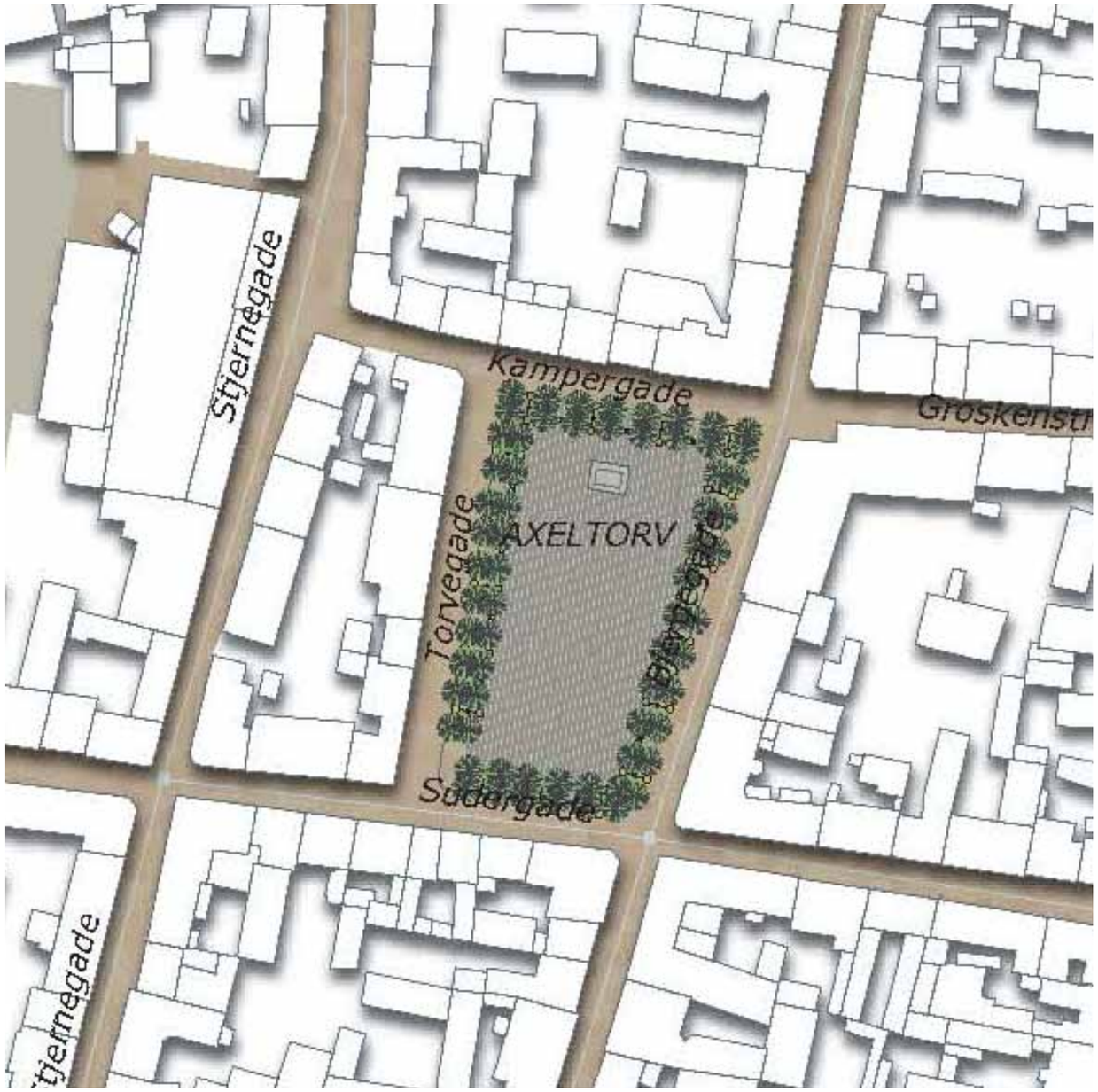
- Stadepladser, loppemarked
- Julemarked, juletræer
- Skøjtebane
- Scene

De permanente bylivsaktiviteter bør fokuseres på kanten omkring torvet, og aktivere husenes stuetager med udeservering, liv og ejerskab! Det kommercielle ophold med udeservering fra de omgivende huse er især oplagt langs facaderne på solsiderne. For at skabe opholdsmuligheder for alle skal der også være plads til det ikke-kommercielle ophold som kan understøttes med flere bænke under træerne.

Et nyt permanent tiltag kan være en supplerende effektbelysning i trærækken, eventuelt monteret på træerne. Ved at øge belysningen her udjævnes noget af lysforskellen i de mørke timer mellem de lysende butiksfacader og den relativt mørke del af pladsens indre. Effektbelysningen kan være indstillelig så den kan tilpasses skiftende formål og eksempelvis ændre karakter fra hyggelig, gylden julebelysninge til markant, farvet festivalbelysning ved særlige arrangementer.

Prioriteret liste over tiltag, økonomisk overslag ca 700.000 kr:
- Effektbelysning monteret i 33 træer: 500.000 kr
- 10 nye bænke: 150.000 kr

Yderligere tiltag i området:
- Ny belægning i Kampergade, Bjergegade, Sudergade og Torvegade langs pladsen er del af etape 6: 8 - 12 mil. kr



Plandiagram Axeltorv

Eksisterende Axeltorv

Nyt Axeltorv

5.0 ETAPEPLAN & BUDGET

ETAPEPLAN & BUDGET

Etapeplanen viser et forslag til i hvilken rækkefølge alle gadebelægninger gradvist kan udskiftes. Etapernes størrelse er baseret på et skøn af hvor stort et område det er praktisk muligt at anlægge ad gangen. Der er ikke årstal på etaperne da det ikke er givet på nuværende tidspunkt i hvilken takt der kan findes finansiering til anlægsarbejderne. Det kan i høj grad afhænge af behovet for at udføre klimatilpasning eller andre ledningsarbejder.

Etaperne er prioriteret efter følgende hensyn:
1. Byrumsforbindelser som er vigtig for fodgængernetværket
2. Klimatilpasning i vandoplande med udløb til havnen
3. Kritiske belægninger som kræver udskifting
4. Samlede vejstrækninger med færrest mulige etapegrænser
5. Afsluttede områder så hele dele af bykerne færdiggøres

ØKONOMI
Der er i overigten for økonomien vist priser for løsning i to kvalieteter. Kvalitet 1 er prisen for en nordisk blanding af granit som er beskrevet som hovedforslaget. Kvalitet 2 er for udenlandsk granit hvor man vælger granit fra flere brud og selv foretager en blanding for at opnå en variation som mimer den nordiske blanding. Det kan være Europæisk eller oversøisk granit, dog altid fra certificerede og godkendte leverandører.

Kvadratmeterpriserne på løsningerne inklusive håndværkerudgifter og 25% uforudseelige udgifter er:

		forsyningsselskabs anslåede andel:
Standardprofil:	kvalitet 1: 3.687,-	- 1.160,-
	kvalitet 2: 2.571,-	- 1.160,-
Stengade profil:	kvalitet 1: 3.955,-	- 1.759,-
	kvalitet 2: 2.818,-	- 1.759,-

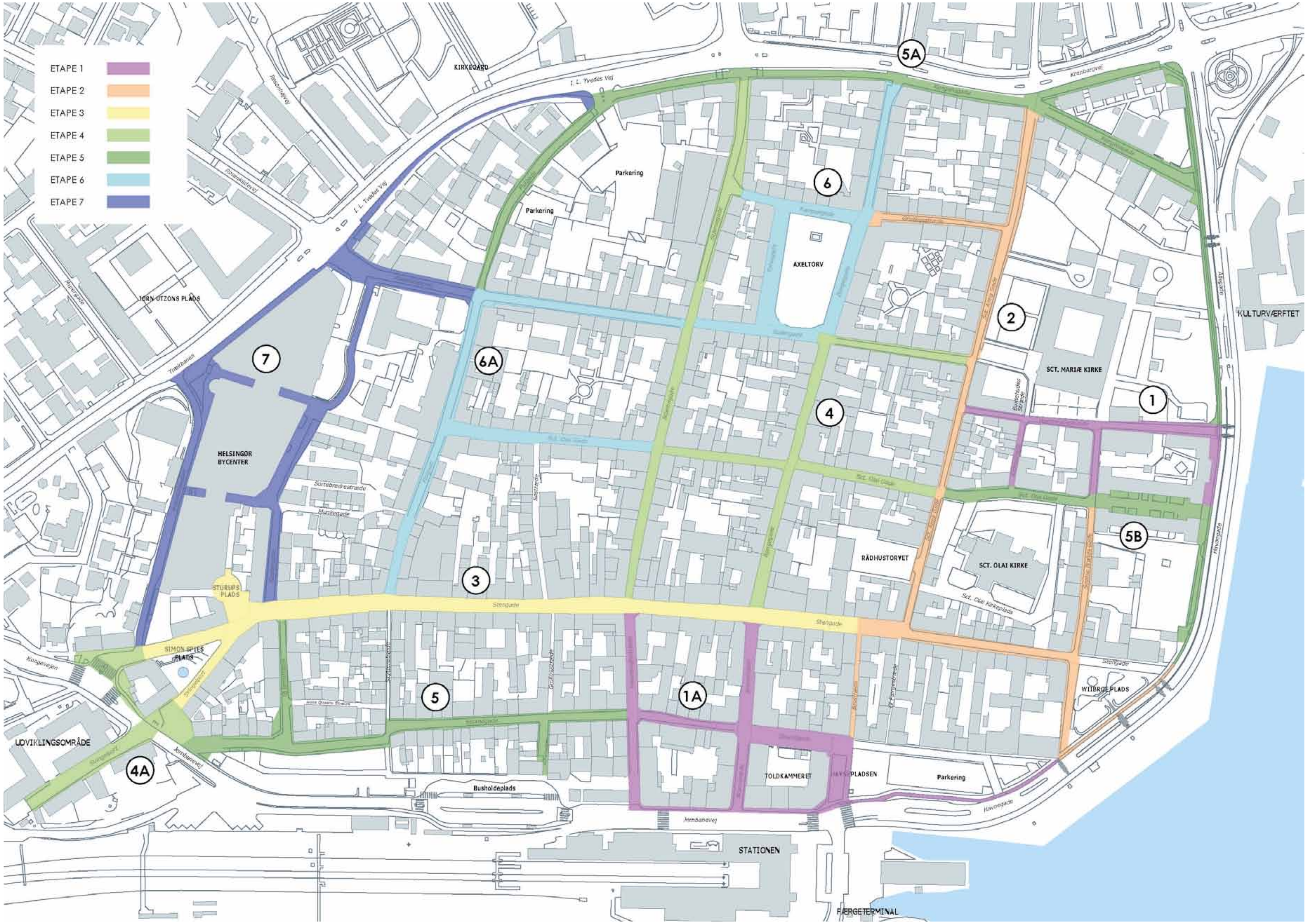
Fordeling af financieringen mellem kommune og forsyningsselskab er som sagt ikke forhandlet på plads. På basis af erfaringer fra andre kommuner er der her anvendt en pragmatisk fordeling af udgifterne hvor bærelag og ledninger financieres af forsyningsselskabet mens belægninger finansieres af kommunen.

Bemærk at økonomioverslaget kun omfatter belægningsentreprisen og ikke de underliggende ledningsarbejder som påhviler ledningsejeren.

Det er i projektet undersøgt om andre materialer kunne bruges. Eksempelvis er betonfliser blevet vurderet. Prisen på en betonbelægning i en holdbar kvalitet ligger tæt på granit i kvalitet 2. I forhold til granit er betonflisen ikke er så holdbar og dyrere i drift og afskrivning. Da den samtidig ikke lever op til det udtryk og den kvalitet som granitten giver er beton ikke medtaget som forslag.

Den anbefalede løsninger er derfor en gennegående granitbelægning i flækker med vandrenden som et gennemgående, historisk og genkendeligt element i gadebilledet. Det er en belægning med en moderne udformning som passer ind i et historisk miljø. En smuk granitbelægning, som patinerer flot, og som har et spil i de nordiske granitfarver som passer til den varierede materiale- og farvesammensætning i bykernens historiske facaders.

Etape	M²	Kvalitet 1 Anbefalet	Kvalitet 2
1	1640	6.139.560,-	4.468.140,-
1A	4390	16.983.650,-	12.035.100,-
2	5490	20.702.590,-	14.539.630,-
3	5460	21.328.980,-	15.141.750,-
4	5370	20.943.550,-	14.860.960,-
4A	2350	9.074.490,-	6.419.760,-
5	3250	11.982.750,-	8.355.750,-
5A	5180	18.223.940,-	13.425.140,-
5B	2160	7.963.920,-	5.553.360,-
6	2990	11.517.250,-	8.141.770,-
6A	3470	12.793.890,-	8.921.370,-
7	6100	22.490.700,-	15.683.100,-
	47.850	180.145.270,-	127.545.830,-


ETAPE 1
ETAPE 2
ETAPE 3
ETAPE 4
ETAPE 5
ETAPE 6
ETAPE 7
5A
KIRKEGÅRD
Parkering
Parkering
6
AXELTORV
2
KULTURVÆRFTET
SCT. MARIÆ KIRKE
1
4
6A
7
JØRN UTZONS PLADS
HELSINGØR BYCENTER
5B
SCT. OLAI KIRKE
RÅDHUSTORVET
3
STURUPS PLADS
SIMON SPIES PLADS
5
1A
WILBRGE PLADS
UDVIKLINGSOMRÅDE
4A
TOLDKAMMERET
HAVNEPLADSEN
Parkering
Busholdeplads
STATIONEN
FÆRGETERMINAL