

NØRREBROGADE

- Høringsmateriale om placering af en busgade på den ydre del af Nørrebrogade
Fra d. 31. januar til d. 13. marts 2011



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Høring om placering af en busgade på den ydre del af Nørrebrogade fra mandag den 31. januar til søndag den 13. marts 2011

I forbindelse med helhedsplanen for Nørrebrogade, skal der tages endelig stilling til placeringen af en busgade på den ydre del af Nørrebrogade.

Indhold

Formål med høringen.....	s. 2
Formalia vedrørende høring	s. 2
Hvad skal busgaden?	s. 3
Politisk behandling	s. 3
Baggrund.....	s. 3
Konsekvenser ved placering af en busgaden på Nørrebrogade	s. 4
Trafikale konsekvenser	s. 6
Andre konsekvenser.....	s. 8
Konsekvenser for cykeltrafikken	s.10

Formål med høringen

Formålet med denne høring er at indhente bemærkninger fra lokale interessenter og borgere på Nørrebro og Bispebjerg vedrørende placeringen af en busgade kun med adgang for busser og cykler.

Høringen omfatter en prioritering mellem 2 scenarier for placeringen af busgaden samt 2 modeller ved prioritering af det 2. scenarie. Herudover omfatter høringen bemærkninger til de afledte konsekvenser ved placeringen af en busgade under højbanen.

Formalia vedrørende høring

Høringsmaterialet udsendes til høring hos Nørrebro og Bispebjerg lokaludvalg i perioden:

Mandag den 31. januar til søndag den 13. marts 2011.

Udover høring i lokaludvalgene udsendes materialet ligeledes til udtalelse i følgegruppen for trafikforsøget på Nørrebrogade.

Bemærkninger vedr. placering af busgaden, fremsendes senest mandag den 14. marts 2011 til:

Center for Trafik, Klaus Grimar på mailadresse klagri@tmf.kk.dk

Ydermere er høringen oprettet på København kommunes digitale høringsportal, Bliv Hørt, hvor høringssvaret også kan indsendes.

Materialet for denne høring udgøres af:

- Indeværende høringsnotat, "Nørrebrogade - Høringsmateriale om placering af en busgade på den ydre del af Nørrebrogade"
- Bilag: Tetraplan/Viatrafik "Nørrebro Station - Nørrebrogade, Vurdering af trafikoplægning ved Nørrebro Station"

Hvad skal busgaden?

For at kunne gennemføre omlægningen af Nørrebrogade, er det nødvendigt at reducere den gennemkørende trafik. De vigtigste redskaber for at opnå en sådan reduktion er placering af en busgade i hver ende af Nørrebrogade.

Den inderste del af Nørrebrogade - fra Søtorvet til Nørrebro Runddelen - er frem til november 2011 under ombygning. Når ombygningen er færdig, vil denne del af Nørrebrogade have fået bredere cykelstier og fortove, bedre forhold ved busperronerne og små pladsmæssigheder med træer og bænke. På strækningen mellem Fælledvej og Elmegade vil der være anlagt en busgade, hvor der kun tillades adgang for busser og cykler.

Busgaden på den ydre del af Nørrebrogade skal supplere den inderste busgade ved Fælledvej, og skal først og fremmest sikre, at den gennemkørende biltrafik på den ydre del af Nørrebrogade reduceres, og at det bliver muligt at anlægge bredere fortove og cykelstier i lighed med omlægningen af den inderste strækning.

Hvis busgaden placeres under højbanen, vil det yderligere være mulig at kombinere busgaden med en busterminal ved Nørrebro st., og der tilvejebringer gode skiftemuligheder mellem bus, Ringbanen og Cityringen fra 2018.

Politisk behandling

Bemærkningerne til dette høringsmateriale vil blive fremlagt Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2011. Fremlæggelsen vil ske i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets principielle stillingtagen til busgadens placering.

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget godkendte i sommeren 2008 "Helhedsplan Nørrebrogade, Model 4". Målsætningerne i helhedsplanen var at forbedre forholdene for busser, cykler og bylivet samt reducere den gennemkørende trafik.

Samtidig med godkendelse af helhedsplanen blev det besluttet at gennemføre et trafikforsøg, der skulle belyse de trafikale konsekvenser ved at reducere den gennemkørende trafik på Nørrebrogade.

Trafikforsøget har i sin levetid gennemløbet tre faser, hvor tre forskellige trafikale løsningsmodeller er blevet testet, og efterfølgende afrapporteret til Teknik- og Miljøudvalget.



Foto af busgaden mellem Fælledvej og Elmegade under trafikforsøget i 2009.



Herudover blev der gennemført en konsulentundersøgelse, der belyser de trafikale konsekvenser ved to modeller, som begge har til formål at lede den gennemkørende biltrafik uden om Nørrebrogade via Ring 2 og Lygten ved placering af en busgade under Højbanen ved Nørrebro Station.

I Budget 2010 blev det besluttet at afsætte 36 mio. kr. til en permanent omlægelse af den indre del af Nørrebrogade fra Søtorvet til Runddelen.

På den ydre del af Nørrebrogade besluttede Teknik- og Miljøudvalget i sommeren 2010, at trafikforsøget skulle afsluttes, så der ikke skulle afprøves nye trafikale løsninger.

For at omlægge den indre del af Nørrebrogade, er det imidlertid nødvendigt, at den gennemkørende trafik reduceres, så færre biler har mulighed for at køre fra den ydre del af Nørrebrogade ind på den inderste del. Teknik- og Miljøudvalget besluttede derfor samtidig med afslutningen af trafikforsøget, at den mest velfungerende af de tre afprøvede trafikale løsninger på ydre del af Nørrebrogade skulle genindføres, frem mod etableringen af et permanent projekt.

Denne løsning indebærer etablering af en busgade ved Aksels Larsens Plads, og at Runddelen er åben for trafik i alle retninger.

Konsekvenser ved placering af en busgaden på Nørrebrogade

Der er gennemført trafikmodelberegninger for følgende:

- en basissituation før trafikforsøget på Nørrebro blev igangsat i 2008,
- en basissituation svarende til den nuværende trafikafvikling på Nørrebro i 2010
- samt for det 2. scenarie, Model A og Model A+B, for etablering af en busgade uden eller med begrænset gennemkørende biltrafik ved Nørrebro Station.

Scenarie 1: Busgade ved Axel Larsens Plads

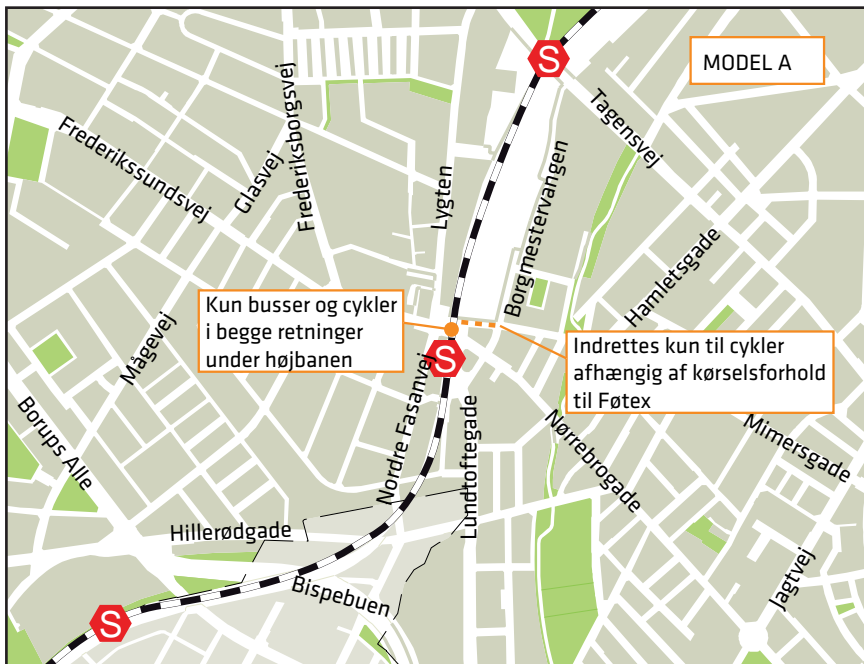
Placering af en busgaden ved Aksel Larsens Plads mellem Hillerødgade og Esromgade, med forbud mod gennemkørende biltrafik, samt at der tillades biltrafik at køre lige over Runddelen. Scenariet er afprøvet mellem 2008 og 2010 som trafikforsøg.

Scenarie 2: Busgade under højbanen ved Nørrebro st.

Den gennemkørende biltrafik ledes uden om Nørrebrogade via Ring 2 og Lygten. Dette opnås ved at etablere restriktioner for gennemkørende biltrafik under højbanen ved Nørrebro Station.

- Model A: Lukkes for gennemkørende biltrafik
- Model A+B: Gennemkørende biltrafik med ærinde tillades

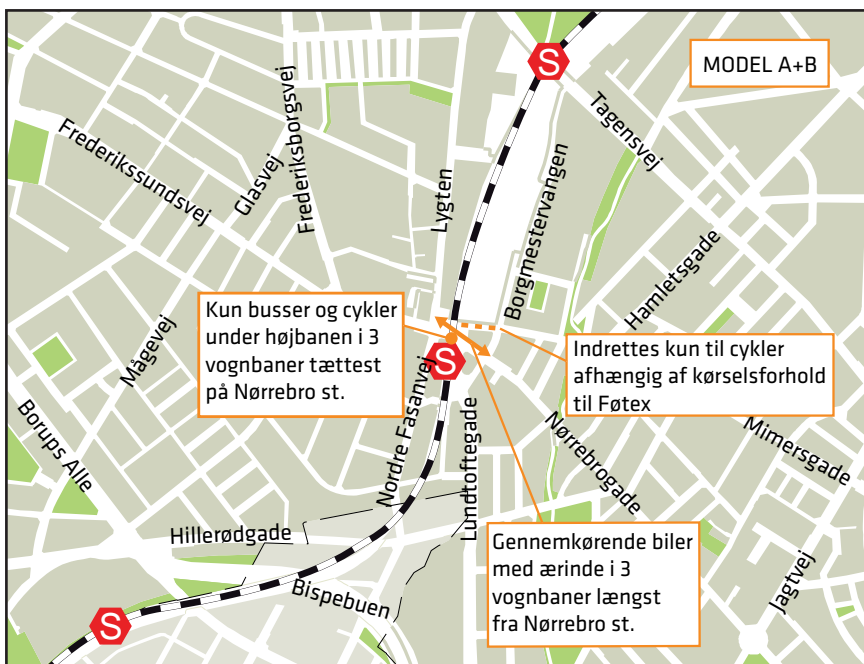
Følgende to modeller er undersøgt i forbindelse med at etablere restriktioner under højbanen:



Model A

Der tillades kun busser og cykler i begge retninger at køre på Nørrebrogade under højbanen ved Nørrebrogade/ Nordre Fasanvej.

Den vestligste del af Mimersgade mellem Borgmestervangen og Nørrebrogade indrettes kun til cykler, afhængig af tilkørselsforhold til Føtex.



Model A + B

Der tillades kun busser og cykler på Nørrebrogade under højbanen mellem Folmer Bentsens Plads/Nordre Fasanvej i de 3 vognbaner tættest mod Nørrebro St.

Der tillades gennemkørsel af biler med ærinde på Nørrebro, i begge retninger under på Nørrebrogade under højbanen mellem Folmer Bentsens Plads/Nordre Fasanvej i de 3 vognbaner længst fra Nørrebro St.

Den vestligste del af Mimersgade mellem Borgmestervangen og Nørrebrogade indrettes til cykler.



Trafikale konsekvenser

De gennemførte beregninger og vurderinger viser, at det i såvel Model A som i Model A+B er muligt at opnå en markant reduktion i biltrafikken på den ydre del af Nørrebrogade. Set i forhold til trafikafviklingsituationen før trafikforsøget på Nørrebrogade opnås en reduktion på Nørrebrogade mellem Hillerødgade og Nørrebro Station på 51 procent i Model A og på 33 procent i Model A+B. De ændrede trafikstrømme på vejnettet i lokalområdet vil kun medføre større trafikstigninger på enkelte vejstrækninger. Set i forhold til dagens situation i 2010, vil placeringen af busgaden under højbanen forøge trafikken på den ydre del af Nørrebrogade. Niveauet af trafik er dog stadig lavere end før trafikforsøget i 2008.

Samtidig viser de gennemførte beregninger, at Frederikssundsvej mellem Nørrebro St. og Bellahøj i begge modeller aflastes for biltrafik. På den inderste del af Frederikssundsvej ses en aflastning på 6.500 køretøjer per hverdagsdøgn (37 procent) i Model A og på 3.000 køretøjer (17 procent) i Model A+B. Se tabel 1.

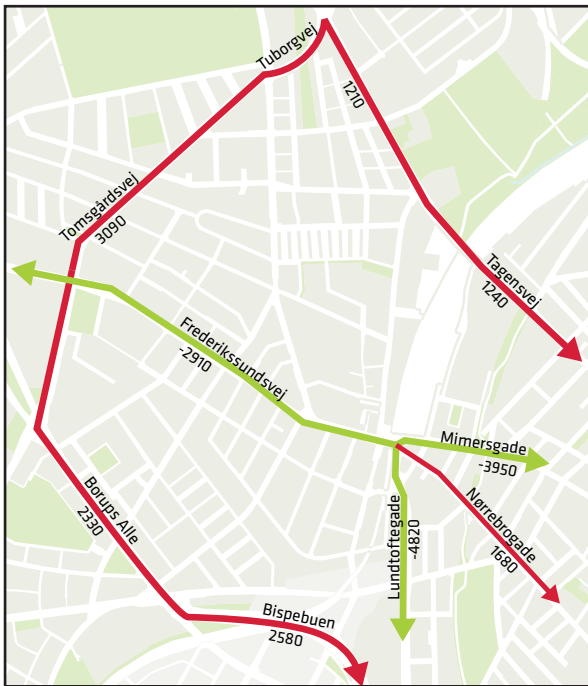
Tabel 1 Trafikbelastninger på Nørrebro - Frederikssundsvej, antal køretøjer per hverdagsdøgn

Strækning	Trafikbelastninger (hverdagsdøgn)				Ændringer ift. Basis 2010	
	Basis 2008	Basis 2010	A	A og B	A	A og B
Nørrebrogade ml. Stengade og Runddelen	9.630	3.010	3.010	3.010	0	0
Nørrebrogade ml. Runddelen og Hillerødgade	11.610	8.590	10.260	10.380	1.670	1.790
Nørrebrogade ml. Hillerødgade og Hyltebro	5.870	1.420	2.870	3.950	1.450	2.530
Frederikssundsvej ml. Lygten og Frederiksborgvej	18.210	17.610	11.080	14.580	-6.530	-3.030
Frederikssundsvej ml. Frederiksborgv. og Glasvej	15.410	15.190	12.020	12.370	-3.170	-2.820
Frederikssundsvej ml. Glasvej og Tomsgårdsvej	12.450	12.180	9.250	9.830	-2.930	-2.350
Frederiksborgvej ml. Glasvej og Fr.sundsvej	9.670	9.520	8.520	10.830	-1.000	1.310

For nærmere beskrivelse se vedlagte bilag "Nørrebro Station - Nørrebrogade, Vurdering af trafikoplægningen ved Nørrebro station"



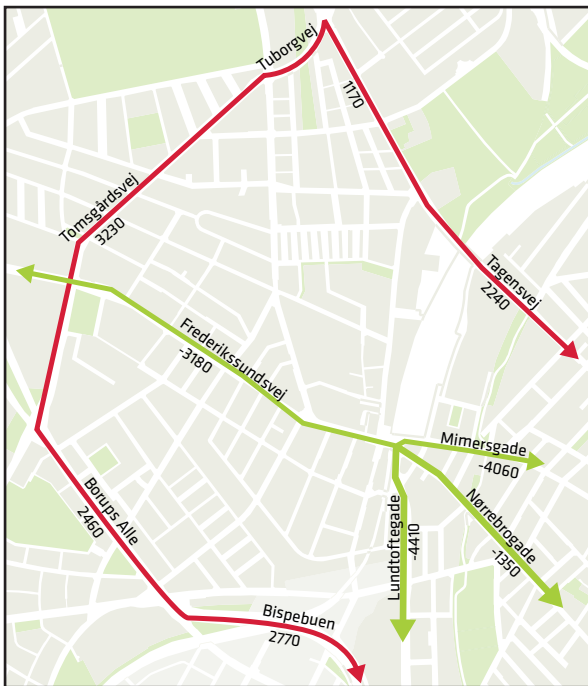
Foto af højbanen ved Nørrebro st. før trafikforsøget i 2009.



Model A
 Ændring af trafikbelastninger
 ift. basis 2010, (busgade ved Axel Larsens
 Plads)
 Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn



Model A+B
 Ændring af trafikbelastninger
 ift. basis 2010, (busgade ved Axel Larsens
 Plads)
 Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn



Model A
 Ændring af trafikbelastninger
 ift. basis 2008, (før trafikforsøget)
 Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn



Model A+B
 Ændring af trafikbelastninger
 ift. basis 2008, (før trafikforsøget)
 Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

— Trafik forøgelse
— Trafik reduktion



Andre konsekvenser

Det ændrede trafikmønster, som placeringen af en busgade medfører, har en række andre konsekvenser. En del af disse konsekvenser er undersøgt og fremgår af det vedlagte bilag "Nørrebro Station - Nørrebrogade, Vurdering af trafikomlægningen ved Nørrebro station"

Overflytning mellem transportmidlerne

Placeres busgaden under højbanen vil det betyde, at ca. 2.700 personer vil vælge andre transportformer end bilen. Se tabel 2.

Tabel 2 Antal personture per hverdagsdøgn i scenarierne

Transportmiddel	Antal ture pr. hverdagsdøgn i hovedstadsomr.		
	Basis 2010	Ændring i.f.t. Basis 2010	
		Model A	Model A og B
Bil	3.449.280	-2.680	-2.840
Cykel	1.120.550	590	610
Gang	996.000	620	790
Kollektiv trafik	912.570	1.190	1.120
I alt	6.478.400	-290	-330

Trafiksikkerhed

Begge Modeller, Model A of Model A+B, vil medføre et mindre fald i de beregnede antal trafikuheld med personskade i influensområdet. Placeringen af en busgade under højbane vurderes til at medføre en reduktion i antallet af trafikuheld på mellem 4 og 5% pr. år svarende til mellem 3.4 - 4.7 personuheld pr. år. Den største del af uheldsbesparselsen optræder i krydsene. Se tabel 4.

Tabel 4 Ændringer i antal årlige personskadeuheld på influensvejnettet

Personskadeuheld pr år	Ændringer i forhold til Basis 2008				
	Basis 2008	Model A		Model A og B	
Strækningssuheld	56,4	-1,6	-3%	-1,1	-2%
Krydsuheld	35,1	-3,0	-9%	-2,3	-7%
Personskadeuheld i alt	91,6	-4,7	-5%	-3,4	-4%
Ændringer i forhold til Basis 2010					
Personskadeuheld pr år	Basis 2010	Model A		Model A og B	
Strækningssuheld	56.2	-1,4	-2%	-0.8	-1%
Krydsuheld	34.7	-2,6	-8%	-1.9	-5%
Personskadeuheld i alt	90.9	-4,0	-4%	-2.7	-3%

Luftforurening

Begge Modeller vil have en marginal indflydelse på udledningen af emissioner og på CO2-udslip fra biltrafikken. Se bilag, Tetraplan/Viatrafik "Nørrebro Station - Nørrebrogade, Vurdering af trafikomlægning ved Nørrebro Station".

Trafikarbejde og rejsetider

Selv om der sker en overflytning fra bil til cykel, kollektiv trafik og gang, vil busgadens placering under højbane betyde en marginal stigning i den samlede rejsetid, fra 820.935 timer pr. døgn til 821.143 timer pr. døgn. Se tabel 3.

Tabel 3 Trafikarbejde og rejsetider i scenarierne

Trafikarbejde/Rejsetid	Hverdagsdøgn		
	Basis 2008	Ændringer i.f.t. Basis 2008	
		Model A	Model A og B
Trafikarbejde (km)	39.219.939	39.525	33.426
Eksist. trafikanter		-33.528	-31.021
Overflyttede trafikanter		5.997	2.405
I alt	39.219.939		
Rejsetid (timer)			
Eksist. trafikanter	821.029	1.102	936
Overflyttede trafikanter		-987	-862
I alt	821.029	115	75
	Basis 2010	Ændringer i.f.t. Basis 2010	
		Model A	Model A og B
Trafikarbejde (km)			
Eksist. trafikanter	39.214.594	31.062	24.981
Overflyttede trafikanter		-19.720	-17.231
I alt	39.214.594	11.342	7.750
Rejsetid (timer)			
Eksist. trafikanter	820.935	836	671
Overflyttede trafikanter		-628	-503
I alt	820.935	208	168

Vejtrafikstøj

Begge Modeller, Model A of Model A+B, vil medføre et fald i den samlede støjbelastning i influensområdet. Se tabel 5.

Tabel 5 Ændringer i antal støjbelastede boliger på influensvejnettet

Støjbelastede boliger, L_{den}	Basis 2008	Model A	Model A og B
58-63 dB(A)	5.844	-1.054	-780
63-68 dB(A)	6.122	-702	-482
68-73 dB(A)	1.640	176	148
73-78 dB(A)	442	0	0
>78 dB(A)	126	0	0
I alt	14.174	-1.580	-1.114
Støjbelastningstallet, SBT	3.381	-191	-125
		-6%	-4%
Støjbelastede boliger, L_{den}	Basis 2010	Model A	Model A og B
58-63 dB(A)	5.618	-828	-554
63-68 dB(A)	6.232	-812	-592
68-73 dB(A)	1.640	176	148
73-78 dB(A)	442	0	0
>78 dB(A)	126	0	0
I alt	14.058	-1464	-998
Støjbelastningstallet, SBT	3.380	-190	-124
		-6%	-4%



Konsekvenser for cykeltrafikken

I det følgende vurderes cyklisterne forhold for Mimersgade, Nørrebrogade og Frederikssundsvej med signalregulerede kryds på strækningerne ved de to modeller.

Model A - indrettes Mimersgade vest for Borgmestervangen til cyklister, og det tillades kun busser og cyklister at passere højbanen ved Nørrebro st.

Model A+B - vil biltrafik fortsat være muligt ad Mimersgade og de 3 spor under højbanen længst fra Nørrebro st. vil være åben for normal trafik.

Ændringer ved Model A - Mimersgade

Etablering af busgade i Mimersgade bidrager generelt til bedre forhold for cyklister på gaden. Risikoen for kollision mellem biler og cyklister elimineres, og fremkommeligheden på vejen forbedres for cykler og busser.

Indretning af strækningen mellem Borgmestervangen - Nørrebro st. kun til cyklister, har en positiv indvirkning cyklisteres sikkerhed.

Hvad angår fremkommeligheden, er denne afhængig af signalreguleringens faser ved Mimersgade / Borgmestervangen og Nørrebrogade / Nordre Fasanvej.

Ændringer ved Model A+B - Mimersgade

Ved at tillade gennemkørsel af biltrafik under højbanen ved Nørrebro st. i de 3 vognbaner længst fra denne, skal cyklister i indadgående retning krydse vognbanerne. Sammenholdt med, at biltrafik på Mimersgade tillades, vurderes trafiksikkerheden for cyklister kun at blive svagt forbedret.

Fokus på den grønne cykelrute kan opnås ved yderligere separation fra biltrafikken.

Ændringer ved Model A - Nørrebrogade

På Nørrebrogade medfører ændringerne, at biltrafikken øges. Særligt mellem Hyltebro og Hillerødgade, hvor trafikbelastningen fordobles, svarende til en stigning på 100%, grundet åbning for gennemkørsel ved Aksel Larsens Plads i forhold til dagens situation, men halveres i forhold til før trafikforsøget i 2008. På den resterende strækning til Runddelen forøges trafikken med 20 % i forhold til den nuværende situation og med ca. 12% i forhold til før i 2008.

På Nørrebrogade er cyklister og bilister i dag separeret fra hinanden ved hjælp af cykelstier. Den øgede biltrafik har derved størst betydning på cyklisterne trafiksikkerhed ved øget svingtrafik til og fra sidegaderne, som alt andet lige vil øge uheldsrisikoen lidt i forhold til den nuværende situation.

Ved Nørrebro st. vil flytning af stoppestedet ved Bazargrunden til den nyetablerede busholdeplads, mindske risikoen for kollision mellem buspassagerer og cyklister.

På Nørrebrogade berøres fremkommeligheden kun tæt på Nørrebro st. Ændringerne vurderes at være gunstige for fremkommeligheden eftersom krydset ved Mimersgade /Nørrebrogade vil have færre ben og signalreguleringen vil få færre faser. Forbud mod gennemkørende trafik skaber plads til bredere cykelsti til gavn for cyklisterne fremkommelighed.



Foto af cyklister på Nørrebrogade.

I takt med at der er sket en stigning i trafikbelastningen på strækningen fra Hillerødgade til Nørrebro's rundel, kan cyklisters sikkerhed i krydset være en smule forringet.

Ændringer Model A+B på Nørrebrogade

Cyklister i indadgående retning vil fortsat kun have højresvingende busser mod Folmer Bendtsens Plads som krydsende trafik. Udadgående cyklister vil med ændringerne skulle krydse trafikanter ad Mimersgade. Trafiksikkerhedsmæssigt er cyklisternes forhold uændrede i forhold til den nuværende situation.

Ved en åbning af højbanen ved Nørrebro st. stiger trafikbelastningen på Nørrebrogade med ca. 180 % på strækningen mellem Nørrebro st. og Hillerødgade i forhold til 2010, hvilket svarer til en reduktion på 33% i forhold til 2010. Denne stigning er væsentlig højere end ved det model A, samtidig med at trafikbelastningen også er større på delstrækningen mellem Hillerødgade og Jagtvej.

Ændringer ved Model A - Frederikssundsvej

Generelt har forudsætningerne medført et fald i trafikbelastningen på Frederikssundsvej. Faldet ligger på henholdsvis 20 % på strækningen fra Lygten til Glasvej, og ca. 25 % på den yderste strækning. En lavere trafikbelastning kan bidrage til en forbedret trafiksikkerhed generelt på strækningen.

Nær Nørrebro st. vil den svagt øgede trafik på Nordre Fasanvej betyde en øget trafikbelastning fra sideretningen i krydset Frederikssundsvej / Nordre Fasanvej. Muligheden for venstresving fra Frederikssundsvej vil tillige øge svingtrafikken i krydset. Højresving fra Nørrebrogade i retning mod Lygten nedlægges, mens antal højresvingende bilister fra Frederikssundsvej mod Nordre Fasanvej øges. Samlet set vurderes risikoen for højresvingsulykker mellem bilister og cyklister at blive reduceret.

I krydset Hulgårdsvej / Frederikssundsvej vil trafikbelastningen på Frederikssundsvej blive reduceret cirka 25 % af krydset i udadgående retning. Da der samtidig sker en stigning i trafikbelastningen på Tomsgårdsvej, må det formodes, at der stadig foretages højresving fra Frederikssundsvej til Tomsgårdsvej og, at risikoen for højresvingsulykker mellem biler og cyklister forbliver uændret.

Model A og B på Frederikssundsvej

En fortsat åbning af højbanen ved Nørrebro st. medfører fortsat en reduktion i trafikbelastningen. Sammenholdt med model A er ændringen i trafikbelastningen minimal.

Det bemærkes, at åbningen generer trafik ad Lygten og Nordre Fasanvej. Den øgede trafik i tværretningen vil øge risikoen for svingulykker i krydset Frederikssundsvej / Nordre Fasanvej

