

EVALUERING AF NØRREBROGADE- PROJEKTETS ETAPE 1

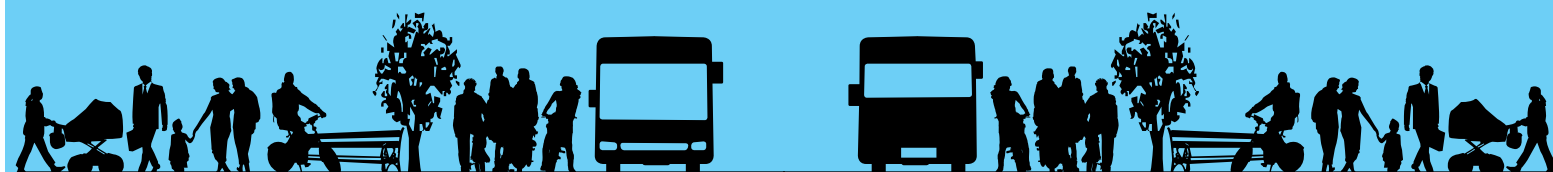
JANUAR 2013





INDHOLD

EVALUERING AF NØRREBROGADEPROJEKTETS ETAPE 1	4
NØRREBROGADE SKAL FREDELIGGØRES TRAFIKALT	6
ANTALLET AF TRAFIKUHELD SKAL MINIMERES.....	7
FUNKTIONER SOM HANDELSGADE SKAL FORSTÆRKES	8
VARELEVERING OG KUNDERNES ADGANG TIL BUTIKKERNE SIKRES.....	9
KORT OVER EFFEKTER AF NØRREBROGADEPROJEKTETS FØRSTE ETAPE.....	10
BEDRE MULIGHED FOR OPHOLD, REKREATION OG OPLEVELSE	12
ORIENTERINGS- OG KNUDEPUNKTER SKAL FORSTÆRKES OG TYDELIGGØRES	13
GADE- OG BYRUMMET SKAL FORSKØNNES	14
CYKLISTERNES FORHOLD SKAL FORBEDRES.....	15
STOPPESTEDER OG TRAFIKKNUDEPUNKTER SKAL OPGRADERES	16
BUSSER MED KORTERE KØRETID, HØJERE REJSEHASTIGHED OG BEDRE REGULARITET.....	17
BAGGRUND FOR EVALUERINGEN	18



TIDSPLAN FOR NØRREBROGADEPROJEKTET



EVALUERING AF NØRREBROGADEPROJEKTETS ETAPE 1

BAGGRUND FOR EVALUERINGEN

Nørrebrogade er fra september 2010 til januar 2012 blevet ombygget på strækningen fra Søtorvet til Nørrebros Runddel som en første etape ud af to.

I perioden fra oktober 2008 til juni 2010 har der været gennemført et trafikforsøg på Nørrebrogade. I denne periode er der blevet afprøvet tre forskellige trafikale forsøg for at afdække, hvilke løsninger som fungerer bedst i forhold til retningslinjerne i "Helhedsplan for Nørrebrogade, model 4, juni 2008".

Nørrebrogadeprojektet skal nu fuldføres ved at ombygge anden etape af gaden, der strækker sig fra Nørrebros Runddel til krydset mellem Nørrebrogade og Borgmestervangen. Der er afsat midler hertil i forbindelse med overførselssagen i foråret 2012.

Udarbejdelsen af denne evaluering er vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget i august 2012 med det formål at afdække de gode løsninger, store som små, fra første etape af ombygningen af Nørrebrogade samt at sætte retningen for, hvordan disse erfaringer kan bruges i processen med at udarbejde anden etape.

LÆSEVEJLEDNING

Indsatsområderne og succeskriterierne for Nørrebrogadeprojektet findes i "Nørrebrogade program, juli 2006" og er vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget i september 2006 som grundlag for udarbejdelsen af en helhedsplan for Nørrebrogade.

De tre overordnede indsatsområder:

1. Byrummet skal forskønnes, og bylivet styrkes.
2. Cyklisternes forhold skal forbedres på belastede strækninger.
3. Den kollektive transport skal styrkes ved at skabe mulighed for kortere rejsetid og øget regularitet for busserne.

Denne evalueringsrapport er struktureret efter de vedtagne succeskriterier. For hvert succeskriterium er beskrevet:

- Hvad der konkret er blevet ombygget på Nørrebrogade.
- Hvilken effekt disse ombygninger har haft.
- Anbefalinger til ombygningen af Nørrebrogades anden etape.

EVALUERINGSMETODEN

Evalueringen er TMF og ØKF's opfølgning på de gennemførte tiltag.

Forvaltningerne har gennemført evalueringen gennem en række lærings- og observationsdage på Nørrebrogade, hvor fokus har været på følgende temaer:

- Cykeltrafik og bustrafik.
- Trafiksikkerhed, tilgængelighed og varetransport.
- Byliv og handelsliv.

Igennem evalueringen af første etape har det været muligt at pege på en række forhold, som forvaltningen anbefaler, at der lægges særligt vægt på i udarbejdelsen af projektets anden etape.

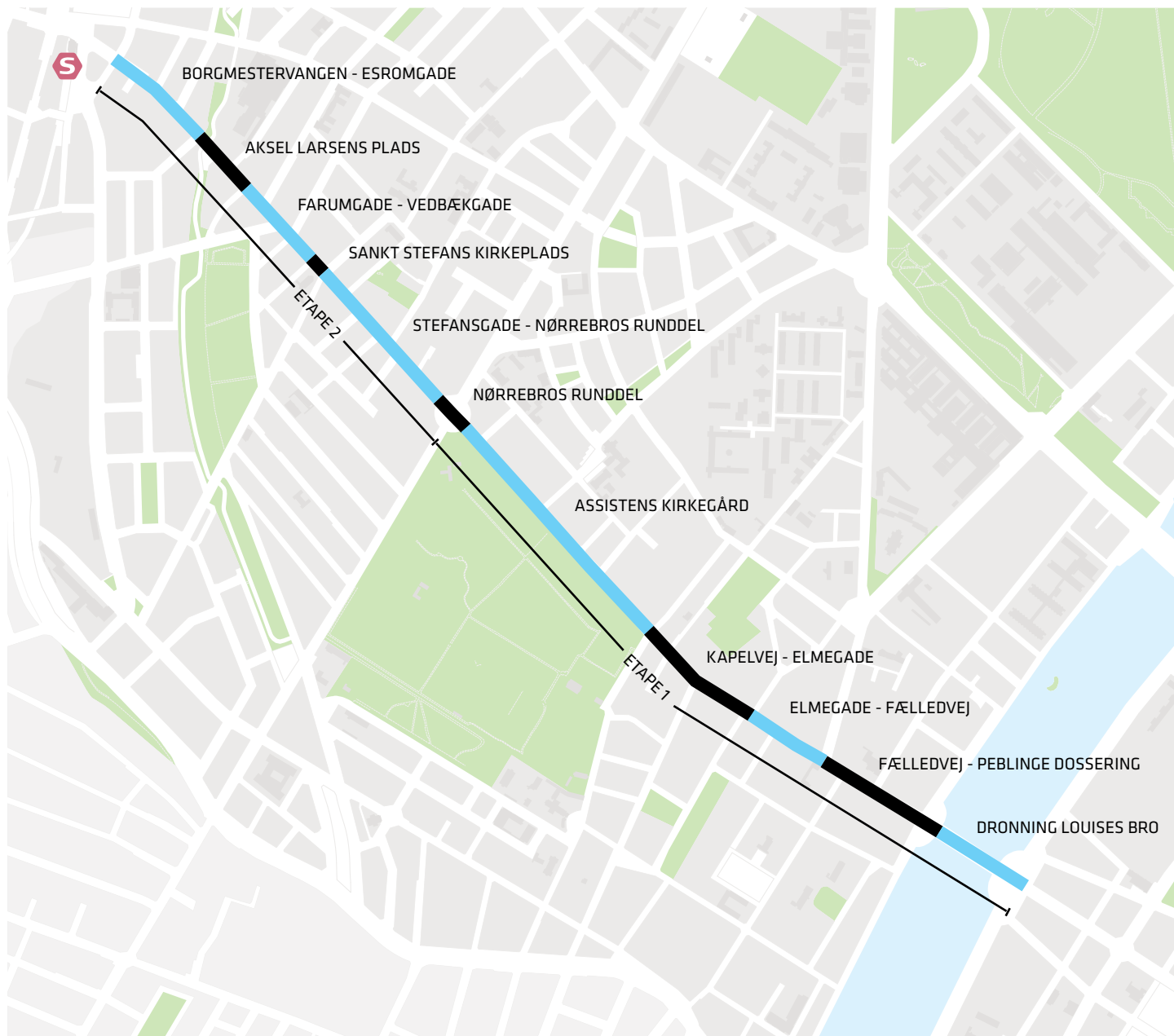
Anbefalingerne fremgår af denne rapport.

Herudover har Center for Trafik gennemført en række tællinger af biltrafik, cykeltrafik, fodgængere og ophold.

Økonomiforvaltningen foretager i samarbejde med Københavns Erhvervsservice en undersøgelse af ombygningens betydning for job og arbejdssteder hos de erhvervsdrivende

COWI har for Teknik- og Miljøforvaltningen gennemført en holdningsundersøgelse om cyklisternes oplevelse af tryghed og fremkommelighed.

Sideløbende med denne evalueringsrapport er Nørrebrogadeprojektets følgegruppe, herunder Nørrebro Lokaludvalg og Nørrebro Handelsforening, blevet inviteret til at afgive bemærkninger til Nørrebrogadeprojektets etape 2.



Nørrebrogade er indrettet, så man kan udnytte potentialerne på de forskellige delstrækninger bedst muligt.

PRINCIPPERNE BAG HELHEDPLANEN FOR NØRREBROGADE, MODEL 4

Denne evaluering af Nørrebrogadeprojektets etape 1 afspejler både helhedsplanens formål med forbedrede forhold for byliv, cykler og busser samt principperne bag ombygningen af Nørrebrogade.

Principperne indebærer, at der under forudsætning af, at minimere kørebanearealet for hver delstrækning på Nørrebrogade er skitseret en mulig principiel udformning, der bedst udnytter konkrete muligheder. F.eks. om arealet skal prioriteres til opholdsmuligheder, fortov, cykler eller busser.

Der arbejdes også med asymmetriske indretninger af gade-strækninger, hvor det er hensigtsmæssigt. Herved opstår der bl.a. mulighed for en alternativ anvendelse af det kørebane-areal, som kan omdannes til andet formål, samtidig med at det kan undgås at skulle flytte fortov og cykelstier i begge vejsider. Dette er også anlægsøkonomisk en fordel.

Effekterne af ombygningen af Nørrebrogade vil således variere i forhold til, hvilken konkret delstrækning der evalueres på.

NØRREBROGADE SKAL FREDELIGGØRES TRAFIKALT

Den væsentligste trafikale ændring er, at strækningen på Nørrebrogade mellem Fælledvej og Elmegade er ombygget til busgade, hvor der kun er adgang for busser, cykler og redningskøretøjer. Der er endvidere indført forbud mod højre- og venstresving fra Søgaderne ind på Dronning Louises Bro.

Den lokale trafik skal stadig afvikles på Nørrebrogade og de omkringliggende lokalgader. Den biltrafik, som tidligere var gennemkørende, er henvist til at køre ad enten Tagensvej eller Boulevard.

EFFEKTER

Tiltagene har medført, at biltrafikken er reduceret mærkbart på Nørrebrogade. Over Dronning Louises Bro er biltrafikken reduceret fra ca. 15.000 køretøjer i døgnet i 2008 til ca. 6.000 køretøjer i både 2011 og 2012. Dette svarer til en reduktion på 60 %.

Reduktionen af biltrafikken er større, end man kan regne med i fremtiden, da den er påvirket af selve anlægsarbejdet på Nørrebrogade i 2011 og stationsprojektet Ny Nørreport i 2012, som har afholdt bilister fra at køre ad Nørrebrogade.

Det forventes, at biltrafikken over Dronning Louises Bro vil stabilisere sig i en størrelsesorden svarende til niveauet under forsøget i 2009 og 2010 på ca. 8.500 køretøjer svarende til en reduktion på ca. 45 % i forhold til 2008.

I bydelen Nørrebro er biltrafikken generelt reduceret med 10 %. Trafiktællinger på de største veje uden for bydelen viser ikke en modsvarende stigning i antallet af køretøjer.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Der ligger en politisk beslutning om at flytte busgaden ved Aksel Larsens Plads ud til Nørrebro Station. Flytningen effektiviseres som noget af det første i forbindelse med anlægsarbejdet.

Trafikken på den yderste strækning af Nørrebrogade forventes derfor at stige i forhold til det nuværende niveau, hvilket svarer til et niveau 5-10 % lavere end før trafikforsøget. En reduktion i den størrelsesorden vil netop give mulighed for at kunne omdisponere dele af gaderummet eller delstrækninger.

REDUKTION AF BILTRAFIKKEN

Over tid forventes biltrafikken på den inderste del af Nørrebrogade at stabilisere sig i en størrelsesorden svarende til niveauet under forsøget i 2009 og 2010 på ca. 8.500 køretøjer eller en reduktion på ca. 45 % i forhold til 2008.



Elmegade/Stengade - januar 2013

ANTALLET AF TRAFIKUHELD SKAL MINIMERES

I forbindelse med ombygningen af Nørrebrogade og reduktionen af den gennemkørende biltrafik er hastighedsgrænsen sat ned fra 50 km/t til 40 km/t.

Langs Nørrebrogade er fortove og cykelstier ført igennem ved alle mindre sidegader. Ved de store busstoppesteder med mange passagerer er der etableret fremrykkede busperroner for at få færre konflikter med cyklister og for at lette ind- og udstigning for buspassagererne.

EFFEKTER

Antallet af ulykker på Nørrebrogade er faldet fra i alt 25 før ombygningen til 15 efter ombygningen, og alvorligheden af skaderne for de tilskadedekomne også blevet mindre. Antallet af ulykker i krydset ved Jagtvej er faldet fra i alt 13 til seks, og hvor der før var fire tilskadedekomne, er der efter ombygningen ikke registreret en eneste tilskadedekomne. Antallet af ulykker i krydset med Søgaderne er faldet fra i alt 13 til otte. Antallet af tilskadedekomne ved disse ulykker er fire både før og efter, men alvorligheden af ulykkes karakter er faldet, idet de alvorlige skader er erstattet af mindre skader.

Generelt kan det konkluderes, at antallet af trafikulykker er faldet fra 51 til 29 svarende et fald på ca. 45 %, og at skadernes alvorlighed er faldet.

Før ombygningen af Nørrebrogade, hvor der ikke var busperroner, skulle cyklisterne standse for buspassagererne, hvilket gav

mange konflikter, da en stor del af cyklisterne glemte at stoppe eller ikke havde kendskab til reglerne. Observationer viste, at 30-40 % af cyklisterne ikke overholdt vigepligten.

De nye busperroner betyder, at kun mellem 4 og 13 % af buspassagererne ikke overholder vigepligten, hvilket er ensbetydende med et stort fald i konflikterne mellem buspassagerer og cyklister. Antallet af konflikter er lavest i forbindelse med indstigning.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Der ses generelt på forbedringer i trafikikkerheden på etape 1. Mere specifikt skal der ses nærmere på krydset ved Stefansgade med henblik på at hindre ulykker med højresvingende biler. I krydsene Hillerødgade/Ægirsgade opleves det, at krydsende biler ofte blokerer trafikken, hvorfor der skal ses nærmere på den trafikale afvikling.

Det anbefales endvidere, at der anlægges busperroner som løsning ved de største busstoppesteder på strækningen. Den nærmere projektering afdækker mulighederne herfor.

FALD I ANTAL AF TRAFIKUHELD

Antallet af trafikulykker er faldet fra 51 til 29 svarende et fald på ca. 45 %, og skadernes alvorlighed er faldet.

I undersøgelsen indgår politiregistrerede trafikulykker i en 33-måneders forperiode, som sammenlignes med en samlet 33-måneders efterperiode, der omhandler tiden, hvor først pilotprojektet var etableret samt tiden efter anlæg af den permanente løsning.



Ryesgade - januar 2013

FUNKTIONER SOM HANDELSGADE SKAL FORSTÆRKES

Fortovene er generelt blevet bredere. Særlig markant er fortovet over for Assistens Kirkegård, som er udvidet fra 3,25 m. til 6,5 m. Det er vigtigt, at alle ombygninger på Nørrebrogade ses i et samlet billede, der skal styrke potentielle kunders lyst til og mulighed for at opholde sig eller færdes på Nørrebrogade. De udvidede fortove giver bedre plads til udeservering og vareudstilling.

EFFEKTER

Forvaltningen har på strækningen med det udvidede fortov over for Assistens Kirkegård registreret hele syv udendørsserveringer, 15 vareudstillinger, 12 reklameskilte samt ét større arrangement i tiden efter omlægningen. På trods af de gode resultater har det vist sig, at der er en vis usikkerhed og nervøsitet over, hvordan de nye udvidede fortov kan og må bruges. Flere forretningsdrivende har f.eks. givet udtryk for, at de ikke ønsker at sætte vareudstilling ud på det udvidede fortov, da varerne uden opsyn ofte bliver stjålet.

Ved særlige markante udbygninger af fortovet kan der konstateres en vis usikkerhed om, hvordan arealet kan bruges uden at tilgængeligheden på fortovet forværres.

Økonomiforvaltningen foretager i samarbejde med Københavns Erhvervsservice en undersøgelse af udviklingen i erhvervslivet med fokus på detailhandel og liberalt erhverv på seks københavnske handlegader (de fire brogader og Strøget/Købmagergade samt Gl. Kongevej) i årene fra 2005 til 2010. På Nørrebrogade blev der fra oktober 2008 til juni 2010 afholdt et trafikforsøg.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund af de foreløbige tal fra undersøgelsen, at antallet af arbejdssteder på de fem københavnske gader generelt er stigende, dog er der variation gaderne imellem. Således er der for Nørrebrogade tale om en stigning på 27 arbejdssteder fra 2005 til 2010, hvilket svarer til ca. 10%. Samme stigning ses på Østerbrogade og Vesterbrogade, mens f.eks. Amagerbrogade har oplevet et fald. Det er primært liberale erhverv, der bærer udviklingen. Detailhandlen er øget med ét arbejdssted på ydre del af Nørrebrogade, men er reduceret med ni arbejdssteder på den indre del af Nørrebrogade.

Tallene er dog forbundet med en vis statistisk usikkerhed som følge af den korte periode, der er tilgængelig data at analysere på. Herudover er der også en række erhverv, der ikke findes data for f.eks. frisører og pengeinstitutter.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Der er ved større sanerings- og ombygningsprojekter på gader med et udpræget handels- og butiksliv brug for, at de erhvervsdrivende støttes i at forstå rammerne for de nye muligheder. Der skal derfor laves informationsmateriale, der støtter op om, at fordelene ved de fysiske omdannelser udnyttes fuldt ud af handelslivet.

BEDRE PLADS PÅ FORTOVENE

Der er blevet bedre plads til vareudstillinger og udeservering, men potentialet bliver ikke helt udnyttet.



Flekszonen ved Assistens Kirkegård - januar 2013

VARELEVERING OG KUNDERNES ADGANG TIL BUTIKKERNE SIKRES

Før ombygningen var der ikke mulighed for at læsse varer af i særlige zoner, og derfor foregik dette ofte ulovligt med standsning i busbanerne eller på cykelstierne. Nu er der skabt nye muligheder ved, at der i alle mindre sidegader til Nørrebrogade er etableret læssezoner. I alt er der på strækningen etableret ni læssezoner.

For at sikre gode betingelser for vareleveringen er læssezonerne udført, så fortove og kørebane er i samme niveau. I forbindelse med læssezonerne er der plantet træer, sat bænke op og etableret cykelparkering.

For at prioritere fodgængerne er fortovet langs Nørrebrogade generelt blevet udvidet og ført igennem ved alle mindre sidegader, som ikke er reguleret med signaler. Det gør gaden mere tilgængelig og visuelt sammenhængende.

EFFEKTER

Læssezonerne ser ud til at blive benyttet ved stadig flere vareleveringer. Dog er der ikke en entydig positiv effekt af læssezonerne, da varelevering, som i byen generelt, stadig foregår ved at benytte fortov, cykelsti eller busgaden til parkering. Det vurderes, at der blandt vareleverandørerne er i tvivl om, at læssezonerne findes, samt hvordan de bruges.

Det udvidede fortov har generelt givet bedre tilgængelighed for fodgængerne, men der ses også tendenser til, at vareudstillinger fylder mere end før.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Der skal findes metoder, der sikrer, at læssezoner bliver det foretrukne sted for vareleveringer.

Generelt skal der også findes principper for, hvordan butikker-nes vareudstillinger bedre kan indpasses, så fortovene friholdes til passage.

NYE LÆSSEZONER

For at sikre gode betingelser for vareleveringen er læssezonerne udført, så fortove og kørebane er i samme niveau. I forbindelse med læssezonerne er der plantet træer, sat bænke op og etableret cykelparkering.



Læssezone ved Ryesgade - januar 2013

- 11 % FLERE CYKLISTER I 2012 END I 2008.

- BREDERE FORTOVE OG 25 NYE BÆNKE GIVER BEDRE FREMKOMMELIGHED, KOMFORT OG OPHOLDSMULIGHEDER.

- STØJNIVEAUET OPFATTES SOM HALVERET.

- BUSSERNE KØRER MED OP TIL 10 % KORTERE REJSETID OG FORBEDRET REGULARITET.

- REDUKTION I ANTALLET AF TRAFIKUHELD PÅ 45 %

EFFEKTER AF NØRREBROGADE- PROJEKTETETS FØRSTE ETAPE

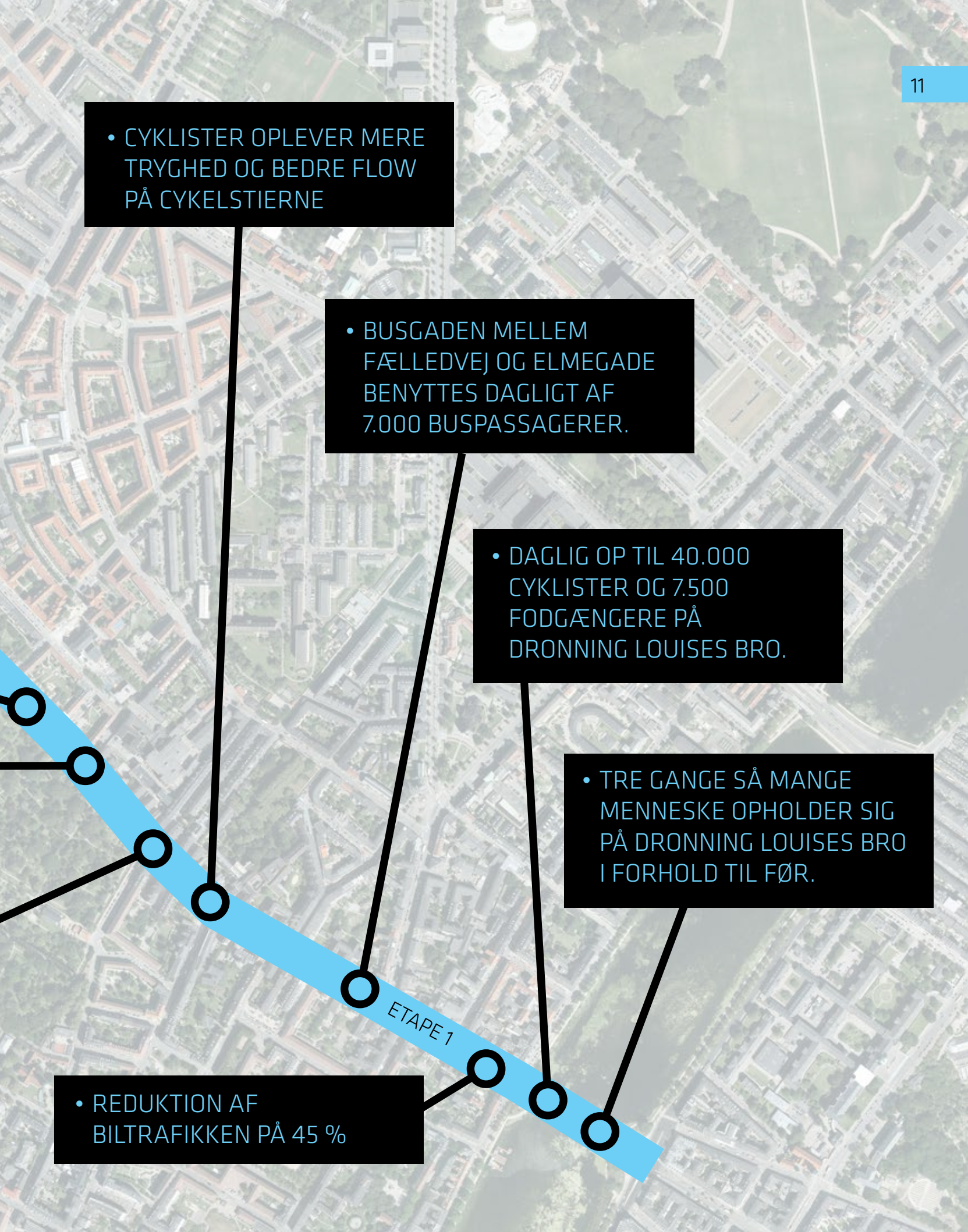
- CYKLISTER OPLEVER MERE TRYGHED OG BEDRE FLOW PÅ CYKELSTIERNE

- BUSGADEN MELLEM FÆLLEDVEJ OG ELMEGADE BENYTTES DAGLIGT AF 7.000 BUSPASSAGERER.

- DAGLIG OP TIL 40.000 CYKLISTER OG 7.500 FODGÆNGERE PÅ DRONNING LOUISES BRO.

- TRE GANGE SÅ MANGE MENNESKE OPHOLDER SIG PÅ DRONNING LOUISES BRO I FORHOLD TIL FØR.

- REDUKTION AF BILTRAFIKKEN PÅ 45 %



BEDRE MULIGHEDER FOR OPHOLD, REKREATION OG OPLEVELSE

Der er sat nye bænke op ved sidegaderne på det udvidede fortov over for Assistens Kirkegård samt på Dronning Louises Bro.

Inden trafikforsøget på Nørrebrogade var der et højt støjniveau ved de nærmeste boliger langs Nørrebrogade på mellem 68 – 69 dB. En forudsætning for at få flere til at opholde sig i gaden er at sikre et lavere støjniveau.

EFFEKTER

Der er i alt sat 25 nye bænke op, så det samlede antal når op på 56 bænke på den ombyggede etape.

Opholdtællinger viser, at der generelt er flere, der slår sig ned og tager ophold på Nørrebrogade.

Nørrebrogade overgås dermed kun af Nyhavn, når det drejer sig om, hvor mange der opholder sig i gaderummet.

Efter forsøget er støjniveauet faldet til mellem 65 og 68 dB. Støjen er altså faldet med mellem 1½ og 3½ dB, hvilket høres som en markant reduktion af støjen .

På Nørrebrogade afholdes stadig de velkendte store aktiviteter og events, som traditionelt bliver afholdt på Nørrebrogade f.eks. Pride Parade, Motorcykler til Bakken og Distortion.

De opstillede bænke på broen i kombination med længere afstand til mindre biltrafik og et lavere støjniveau har betydet,

at der opholder sig 53 % flere personer på Dronning Louises Bro i forhold til 2011 og næsten tre gange så mange som i 2008.

Fodgængertællinger og opholdstællinger viser, at der er en tendens til, at flere bruger Nørrebrogade i aftentimerne. Dette er en tendens, som ellers kun ses i Blågårdsgade på Nørrebro samt Gråbrødre Torv og Kompagnistræde i Indre By.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Der skal fokuseres på, at mulighederne for byliv kan ske på gaden, f.eks. ved at sætte flere bænke op.

Der arbejdes f.eks. videre med at sænke støjniveauet, da dette er nødvendigt for at flere vil opholde sig i byrummet.

FLERE BÆNKE - MERE OPHOLD

Der er generelt flere, der slår sig ned og tager ophold på Nørrebrogade. Gaden overgås kun af Nyhavn, når det drejer sig om, hvor mange der opholder sig i gaderummet.



Dronning Louises Bro - maj 2012

ORIENTERINGS- OG KNUDEPUNKTER SKAL FORSTÆRKES OG TYDELIGGØRES

For den inderste del af Nørrebrogade er Dronning Louises Bro det mest markante byrum. Kørebanen er her indsnævret til én bane i hver retning, cykelstiernes bredde er udvidet til 4 m. i hver retning, og fortovenes bredde er udvidet til 5,30 m. i hver retning.

Busgaden mellem Fælledvej og Elmegade er blevet et stort knudepunkt, hvor buspassagerernes ind- og udstigningsforhold er forbedrede.

EFFEKTER

Dronning Louises Bro er i de seneste år blevet meget eksponeret i medierne. Broen bliver brugt som et eksempel på det gode byrum med meget ophold og som eksempel på København som cykelby.

I busgaden mellem Elmegade og Fælledvej er vejarealet blevet intensivt udnyttet med skiftemuligheder mellem buslinjerne 3A, 5A og 350S.

Skiftemulighederne har skabt et pulserende byrum med stor personsøgning til busstoppestederne.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

At der arbejdes med at gøre pladserne foran Sankt Stefans Kirke og ved Aksels Larsens Plads mere indbydende til ophold.

På Nørrebros Runddel, som fra 2018 rummer en metrostation, kan pladserne foran husene fremhæves, så de kommer til at fremstå som en helhed.

Sammenhængen med området ved Nørrebro Station skal styrkes.

FLERE BRUGER BROEN

De opstillede bænke på broen i kombination med længere afstand til mindre biltrafik og et lavere støjniveau har betydet, at der opholder sig 53 % flere personer på Dronning Louises Bro i forhold til 2011 og næsten tre gange så mange som i 2008.



Busgaden - januar 2013

GADE- OG BYRUMMET SKAL FORSKØNNES

Alle fortove er blevet renoveret og ført igennem ved alle mindre sidegader, som ikke er reguleret med lyssignaler.

Der er anlagt mindre opholdsarealer ved alle sidegader, der ikke er regulerede med lyssignaler. Opholdsarealerne har typisk bænke, træer og affaldskurve.

På særlig travle strækninger med mange fodgængere er fortovet udvidet. Den mest markante udvidelse er lavet på strækningen over for Assistens Kirkegård. Her er fortovsbredden mere end fordoblet fra 3,25 m. til 6,5 m. Mellem Elmegade og Kapelvej er fortovet rettet op, så det nu på hele strækningen er mindst 3 m. bredt. På strækningen over Dronning Louises Bro er fortovsbredden udvidet fra 4 m. til 5,3 m.

På hele Nørrebrogade er gadelamperne udskiftet med miljøvenlige LED-lyskilder.

EFFEKTER

Udvidelsen af fortovene har givet fodgængerne mere plads. På strækningen over for Assistens Kirkegård ligger antallet af fodgængere i dagtimerne dog stabilt på omkring 3.500 fra 2008 til 2012. Men formålet med udvidelsen her er i høj grad møntet på ophold istedet for transit.

Ved Dronning Louises Bro er tendensen, at antallet af fodgængere ligger omkring på 5.200 i dagtimerne i samme periode.

I september 2008 blev der, på Dronning Louises Bro på en dag mellem kl. 6.00 - 18.00, talt 4.731 fodgængere. På sammen sted blev der, i samme tidsrum en dag i maj 2012, talt 7.616 fodgængere.

De udvidede fortove vurderes at have betydet bedre komfort og fremkommelighed for fodgængerne.

Hvor de tidligere gadelamper kastede et skarpt lys direkte over kørebanearealet, giver det nye LED-lamper et mere behageligt lys, som spreder sig fra facade til facade

Herudover er energiforbruget og CO₂-udledningen reduceret med ca. 15 %.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Der arbejdes videre med skabe bedre forhold for fodgængerne, og der ses på mulighederne for yderligere beplantning bl.a. i forbindelse med sidegader.

MERE PLADS TIL FODGÆNGERNE

Udvidelsen af fortovene har givet fodgængerne mere plads. På Dronning Louises Bro er antallet af fodgængere oppe på 5.200 i dagtimerne.



Kapelvej - januar 2013

CYKLISTERNES FORHOLD SKAL FORBEDRES

Cykelstierne på Nørrebrogade er blevet udvidet på strækninger, hvor der var særlige problemer med trængsel, sikkerhed og tryghed for cyklisterne.

Cykelstierne på Dronning Louises Bro er derfor udvidet fra 2,25 m. til 4 m. i bredden. På strækningen fra Dronning Louises Bro til Elmegade er cykelstiernes bredde udvidet fra 2,25 m. til 3,5 m. På strækningen over for Assistens Kirkegård er cykelstiens bredde udvidet til 3 m.

Udover udvidelserne af cykelstierne er der blevet etableret cykelparkering i alle mindre sidegader til Nørrebrogade og på fortovet over for Assistens Kirkegård. I alt er der kommet 290 nye cykelparkeringspladser.

Ved Søtorvet er der desuden lavet en direkte cykelforbindelse til Vendersgade.

EFFEKTER

På Nørrebrogade ved Jagtvej har omlægningerne betydet en stigning i antallet af cyklister på 11 % fra 19.000 til 21.000 pr. døgn i perioden fra 2008 til 2012.

På Dronning Louises Bro er der ca. 10 % flere cyklister, så antallet er oppe på 36.000 pr. døgn i 2012. På en rekorddag i 2011 blev der målt hele 40.000 cyklister på ét døgn.

I en holdningsundersøgelse fra november 2012 fremgår det, at cyklisterne generelt har taget rigtigt godt imod ombygningen, bl.a. angiver et flertal, at de er blevet tryggere, og at de efter ombygningen kommer nemmere frem .

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE:

Der anbefales at arbejde med, at kunne indføre en standard med 3 m. bredde til nye cykelstier, som beskrevet i kommunens cykelstrategi i afsnittet om det såkaldte "Plusnet", som er et særligt prioriteret net af cykelstier. Desuden anbefales det at etablere busperroner, som sammen med de brede cykelstier vil have størst positiv effekt på cyklisternes forhold.

FLERE CYKLISTER
 På Dronning Louises Bro er der ca. 10 % flere cyklister, så antallet er oppe på 36.000 pr. døgn i 2012. På en rekorddag i 2011 blev der målt hele 40.000 cyklister på ét døgn.



Busstoppested ved Assistens Kirkegård - januar 2013

STOPPESTEDER OG TRAFIKKUNDEPUNKTER SKAL OPGRADERES

De stoppesteder, som har det største antal buspassagerer, er blevet retableret som fremrykkede stoppesteder med busperroner i to meters bredde. I alt er der blevet etableret fire fremrykkede stoppesteder med perroner og læskure.

Stoppestederne for 3A og 5A er samlet i busgaden mellem Elmegade og Fælledvej for at gøre det lettere at skifte mellem de to ruter.

EFFEKTER

Busperronerne vurderes fra flere sider til at være et virkningsfuldt tiltag, som har givet et løft til bustrafikken på strækningen.

Dette understøttes af, at en række cyklister i en holdningsundersøgelse fra 2012, særligt har givet udtryk for, at busperronerne er en "succes både for cyklister og buspassagerer, da de giver passagerne en tryghed i form af en 'buffer-zone', og de giver cyklisterne et bedre flow og en behageligere cykeltur".

Omkring 7.000 buspassagerer skifter hver dag mellem 3A og 5A på stoppestederne i busgaden, som dermed er et af byens travleste stoppesteder, hvad angår omstigninger.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Det anbefales, at der anlægges busperroner som løsning ved de største busstoppesteder på strækningen. Den nærmere projektering afdækker mulighederne herfor.

Placeringen af byinventaret på busperronerne skal revurderes, da dette i den nuværende løsning, ikke er optimalt placeret i forhold til passagerflow og tilgængelighed.

TRAVLT STOPPESTED

Omkring 7.000 buspassagerer skifter hver dag mellem 3A og 5A på stoppestederne i busgaden og er et af byens travleste stoppesteder, hvad angår omstigninger.



Busgaden - januar 2013

BUSSER MED KORTERE KØRETID, HØJERE REJSEHASTIGHED OG BEDRE REGULARITET

Reduktionen af biltrafikken samt generelt fokus på tiltag, der øger bussernes fremkommelighed, f.eks. de fremrykkede stoppesteder (busperroner) har været et af fokuspunkterne ved omlægningen. Et stoppested i indadgående retning er blevet nedlagt.

EFFEKTER

Rejsehastigheden for linje 5A er generelt øget en smule i perioden, og særligt hastigheden i morgenmyldretiden i retningen mod lufthavnen er steget. Stigningen er på 0,5 - 1,3 km/t, svarende til mellem 20 og 50 sek. kortere køretid ud af en samlet køretid på 8 - 9 min for hele Nørrebrogade. Dette svarer til op til 10 % kortere rejsetid alene ved tiltagene på strækningen af første etape.

For linje 350S er billedet mere uklart. Hastigheden er stort set uændret i retningen mod Ballerup, mens hastigheden i retningen mod Dragør har været stigende fra 2008 til 2009, men senere stagneret.

I 2011 er hastigheden faldet både i og uden for eftermiddagsmyldretiden, hvilket skyldes anlægsarbejdet på Nørrebrogade. Hastighederne er generelt steget i 2012, efter at anlægsarbejdet er afsluttet.

Busserne har generelt en bedre regularitet på strækningen end før ombygningen.

Siden 2008 er passagertallet steget og faldet på strækningen uden en egentlig tendens. Passagertallet ligger et sted mellem 22.000 og 25.500 daglige passagerer.

Der er andre faktorer end ombygningen af Nørrebrogade, der har indflydelse på passagertallets udvikling. Passagertallet har f.eks. været højt i 2010 pga. en kold vinter, mens passagertallet for 2012 er påvirket af arbejdet med forbedringerne på Nørreport Station.

ANBEFALINGER TIL NØRREBROGADES ANDEN ETAPE

Indretning af signalanlæggene på strækningen vil have stor indflydelse på bussernes fremtidige køretid og forventes at kunne forkorte bussernes rejsetid yderligere.

Antallet af stoppesteder revurderes som led i det kommende arbejde.

Der er fokus på at skabe parkeringsmuligheder, som modvirker ulovlig parkering på strækninger og i busgaden.

BUS TIL TIDEN

Busserne har generelt en bedre regularitet til glæde for de ca. 24.000-25.000 daglige buspassagerer.



Dronning Louises Bro - januar 2013

BAGGRUND FOR EVALUERINGEN

Teknik- og Miljøforvaltningen har gennem Nørrebrogade projektets mange faser, fra før projektets start i 2008 gennem trafikforsøgsperioden 2008–2010 og anlægsfasen 2010–2012, gennemført en række tællinger, der viser udviklingstendenser i dem, som kører i Nørrebrogade.

Efter anlægsprojektets afslutning er tællingerne gentaget, men på grund af den korte tid fra færdiggørelse af projektet til gennemførelse af målingerne, vil det, for at give et retvisende billede af trafikudviklingen på Nørrebrogade, være nødvendig, at der i de kommende år følges op med målingerne i forbindelse med de årlige trafiktællinger og i bylivsregnskabet.

BIDRAGSYDERE

Følgende fagcentre har bidraget til evalueringen af Nørrebrogadeprojektets første etape:

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

- **Center for Anlæg**
udførelse af selve anlægsopgaverne
- **Center for Bydesign**
byliv, byinventar
- **Center for Trafik**
trafiktællinger, trafikændringer, trafikafvikling, trafiksikkerhed, tilgængelighed og cykeltrafik
- **Center for Renhold**
renholdelse og renovationskørsel
- **Center for Park og Natur**
træer og beplantning
- **Københavns Erhvervs-service**
arrangementer, byliv

ØKONOMIFORVALTNINGEN

- **Center for Byudvikling**
bustrafik, udvikling af byområdet

Herudover har MOVIA og en repræsentant fra Teknik- og Miljøforvaltningens eksterne tilgængelighedsteam deltaget i evalueringen.



Nørrebrogade - januar 2013



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

JANUAR 2013
CENTER FOR TRAFIK

LAYOUT TMF GRAFISK DESIGN
FOTO URSULA BACH