



**Til**

Økonomiudvalget

15-04-2010

Sagsnr.  
2010-58848

**Nørrebrogade, vurdering af bredden på busperronerne**

Dokumentnr.  
2010-254351

Indstilling om frigivelse af midler til anlæggelse af Nørrebrogade blev godkendt i Teknik- og Miljøudvalget d. 22. marts 2010 og skal behandles i Økonomiudvalget 4. maj og i Borgerrepræsentationen 20. maj 2010. Den aktuelle indstilling handler udelukkende om frigivelse af anlægsmidler, projektforslaget blev godkendt i Borgerrepræsentationen i oktober 2009.

Sagsbehandler  
Brian Hansen

Et af de mest markante steder på den nye Nørrebrogade bliver busgaden mellem Fælledvej og Elmegade. Her færdes dagligt op mod 30.000 cyklister på cykelstierne, 10-12.000 fodgængere på fortovene og busstoppestedet forventes benyttet af 6.500 passagerer dagligt.

På baggrund af de mange buspassagerer har det i flere omgange været overvejet om det er muligt at etablere bredere busperroner. Dette notat indeholder beskrivelse af hvilke kriterier og vurdering af konsekvenserne, der er lagt til grund for den projekterede løsning, samt en vurdering af fordele og ulemper ved en ændring af perron- og fortovsbredde.

**Den projekterede løsning (2 m busperroner)**

Den foreslåede løsning ved busstoppestederne i busgaden mellem Fælledvej og Elmegade har hhv. 2,83 og 2,79 m fortov i hver side, 2,5 m cykelsti samt 2 m busperroner til ventende passagerer. Vi har lagt følgende kriterier til grund for dette valg:

- Cyklisternes fremkommelighed søges sikret ved en cykelstibredde på 2,5 m langs busperronerne, svarende til en standard cykelsti i København. På begge sider af busperronerne er cykelstierne bredere (3 m) for at servicere det ekstraordinært store antal cykler på Nørrebrogade (36.000 på en hverdag). Ved den politiske behandling af projektforslaget blev Teknik- og Miljøforvaltningen pålagt at søge at lave bredere cykelstier på hele strækningen.
- Kørearealerne for busser presses mest muligt under hensyntagen til mulighederne for at busser i hver sin retning kan passere hinanden. Kørebanerne er 3,25, hvilket er minimum for en vejbane hvor der skal køre bus.
- Ventende buspassagerer søges tilgodeset ved at etablere en perron, således at det ikke er nødvendigt at krydse cykelstien, når bussen ankommer. Busperronen bør kunne indeholde læskur og trafikinformation. 2 m perroner er en løsning, der er valgt som det kompromis, der bedst muligt afvejer arealerne

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3489

Telefax  
3366 7131

Mobil  
2637 8736

E-mail  
brihan@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

mellem de forskellige formål. 2 m brede busperroner giver ikke mulighed for at benytte standardlæskure, hvorfor der arbejdes med særlig smalle modeller.

- Med 6.500 påstigere om dagen, svarer det store busstop ved Elmegade til antallet af S-togspassagerer ved Vanløse Station. Movia har anbefalet minimum 3 meter brede perroner, for at sikre, at der er plads til de ventende buspassagerer, et ønske, det desværre ikke har været muligt at imødekomme.
- Afstigende buspassagerer tilgodeses ved samme busperron, således at der ikke er udstigning direkte på cykelstien.
- Fodgængerne søges tilgodeset ved at anlægge fortove, hvor det er muligt at passere hinanden - også med barnevogn og lignende. Fortovene på hhv. 2,79 og 2,83 m er marginalt større end den anbefalede minimumsbredde på 2,5 m, der skal sikre tilgængelighed for alle og fodgængernes fremkommelighed.
- Bylivet søges tilgodeset ved minimum at have fortove i standard bredde, således at der er begrænset mulighed for vareudstilling mv. som det kendes fra de københavnske brogader i almindelighed og fra Nørrebrogade i særdeleshed.

### **3 m brede busperroner**

For at tilgodeset det store antal ventende buspassagerer kan det overvejes at lave busperronerne 3 m brede og tage den ekstra meter fra fortovet i begge sider, der således bliver hhv. 1,83 og 1,79 m. I forhold til den projekterede løsning vil ændring til 3 m busperroner give følgende fordele og ulemper.

#### *Fordele*

- 3 m busperroner vil give større kapacitet til ventende (påstigende) buspassagerer. Spidsbelastning med ventende passagerer på fortovene vil derfor kunne minimeres.
- En løsning med minimum 3 meter brede perroner svarer til Movias anbefalinger. Dermed sikres det, at der er plads til de ventende buspassagerer, og utrygheden ved krydsende passagerer på cykelstien minimeres.
- 3 m busperroner giver mulighed for standard inventar på perronerne (læskure og informationstavler).

#### *Ulemper*

- Fremkommeligheden for fodgængere forringes væsentligt ved at der skabes utrygge og usikre situationer, hvor fodgængere risikerer at måtte benytte cykelstien til passage.
- Fortove på ca. 1,8 m er smallere end langt de fleste andre gader i København. Som standard anlægges fortove som minimum i 2,5 m. bredde. Denne bredde fraviges kun i ekstraordinære tilfælde på strækninger med meget få fodgængere og uden aktivitet i facadernes stueetager. Smalle

fortove er i direkte modstrid med Nørrebrogade som strøggade.

- Fortovene bliver så smalle, at der ikke kan gives tilladelse til nogen form for vareudstilling, reklame, byrumsinventar eller andet som butikker mv. langs fortovene måtte ønske. Dette giver et mere kedeligt byrum og er i modstrid med politiske målsætninger om strøggader og mere byliv.
- Endelig vil smalle fortove udfordre tilgængeligheden for handicappede på Nørrebrogade i modstrid med målsætningerne i BY FOR ALLE. Tilgængelighedshensyn kræver en minimums bredde på 2,5 m med minimum 1,6 m frit gangareal.

### **Konklusion:**

Projektforslaget med 2 m brede busperroner fastholdes for at sikre en god afvejning mellem de forskellige trafikale og bylivsmæssige behov på Nørrebrogade. For at forbedre servicen for buspassagererne på Nørrebrogade vil Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen tilstræbe at indrette busperroner og de bagvedliggende fortovsarealer med fokus på komforten for ventende buspassagerer samt på- og afstigende passagerer, og for at samordne trafiksignalerne for at forbedre bussernes fremkommelighed.