



**Til Teknik- og Miljøudvalget.**

01-10-2013

**Bilag 5 vurdering af bemærkninger fra Nørrebro Lokaludvalg til Nørrebrogade etape 2.**

Sagsnr.  
2013-0221360

Dokumentnr.  
2013-0221360-5

I forbindelse med udarbejdelse af projektforslag har Teknik- og Miljøforvaltningen sendt forslaget i høring hos Nørrebro Lokaludvalg og Movia.

Sagsbehandler  
Rasmus G Andersen

Dette notat indeholder Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af de indkomne bemærkninger. Forvaltningens vurdering koncentrerer sig om de konkrete bemærkninger og ønsker.

**Bemærkningernes hovedpunkter:**

**Nørrebro Lokaludvalgs indstilling:** Lokaludvalget er generelt tilfredse med det fremlagte projektforslag, med undtagelse af løsningen omkring Nørrebro Runddel. Her er lokaludvalget utilfredse med at et stoppested flyttes fra den ydre del af Nørrebrogade, der er omfattet af etape 2 til den indre del, etape 1.

Beslutningen om at flytte stoppestedet er en ydre forudsætning for arbejdet med 2. etape af Nørrebrogade. Beslutningen er truffet i forbindelse med arbejdet og aftalen omkring forpladsen til den kommende metrostation på Assistens Kirkegård. Flytningen af stoppestedet er i øvrigt med til at sikre en optimal busbetjening til den kommende metrostation og vil medføre en trafiksikker løsning.

Lokaludvalget har desuden bemærkninger til samarbejdet mellem Movia og Økonomiforvaltningen.

Hertil kan der oplyses, at Movia normalt blive hørt via Økonomiforvaltning i projekter, der omhandler busdriften. Movias interesser på Nørrebrogade er derfor blevet varetaget af Økonomiforvaltningen. Movias har derfor ikke set grund til også at deltage i ned nedsatte følgegruppe, da deres interesser blev varetaget i den normale proces for udarbejdelse af projekter.

Lokaludvalget har i deres høringssvar en afsluttende bemærkning omkring deres utilfredshed med ovenstående og oplyser samtidig, at de vil løfte sagen via en separat henvendelse. Problemstillingen omkring flytning af stoppestedet ved runddelen vil ikke blive behandlet yderligere i dette notat, da problemstillingen omhandler en ydre forudsætning for projektet.

**Movia**

Movia er generelt tilfredse med det fremlagte projektforslag.

Bagerst i dette notat er indeholdt Lokaludvalgets og Movias bemærkninger i deres fulde længde.

**Trafik**

Postboks 441  
Postboks 441  
1505 København V

Telefon  
2677 6873

Mobil  
2677 6873

E-mail  
ragand@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

**Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering af de indkomne høringsvar omhandlende 2. etape.**

<b>Nørrebro Lokaludvalg</b>	<b>Vurdering</b>
<p>Ved Nørrebros Runddel mener Nørrebro Lokaludvalg, at man bør fjerne de højresvingbaner der påtænkes, da disse er unødvendige.</p> <p>Derudover, så skal der indtænkes plads til nedgange til den concour, der skal anlægges til metroen, på alle hjørne undtagen det hjørne, hvor der er indgang til Assistens Kirkegård.</p>	<p>Forvaltning har vurderet at der stadig er behov for højresvingsbanerne.</p> <p>Højresvingsbanerne er med til at sikre en bedre afvikling for den ligeudkørende trafik og dermed sikre bedre fremkommelighed for bl.a. busserne.</p> <p>Højresvingsbanerne er desuden med til at skabe bedre trafiksikkerhed for de rigtig mange cyklister, der dagligt færdes i krydset.</p> <p>Nedgange til den kommende Metro er ikke indeholdt i Nørrebrogadeprojektet. Skulle der i andet regi blive projekteret nedgange til Metroen på hjørnerne, vil det blot betyde at dele af belægning og byudstyret skal opbrydes.</p>
<p>Foran præsteboligen ved Stefanskirken bør der være læsezone fra 9-18.</p>	<p>Dette vil blive indarbejdet i den videre projektering.</p>
<p>Flyt stoppestedet ved Farumgade hen foran Farumgade, og stoppestedet på modsatte side ned mod Heimdalsgade, så de ikke ligger på pladsen, men ved siden af pladsen.</p>	<p>I det fremlagte projekt bliver Farumgade ikke lukket. En flytning af stoppestedet er derfor ikke en mulighed. Se i øvrigt nedenstående.</p>
<p>Følgende gader bør lukkes for biltrafik ud til Nørrebrogade.</p> <p><input type="checkbox"/> Farumgade, da færdslen ind og ud af gaden skal ske via Hillerødgade.</p> <p><input type="checkbox"/> Heimdalsgade, da indkørsel til Heimdalsgade fra Nørrebrogade ødelægger trafikflowet på Nørrebrogade. vi vedlægger beboernes eget projektforslag, som Nørrebro Lokaludvalg bakker op om.</p>	<p>Der er tiltænkt at lave en læssezone i Farumgade ud mod Nørrebrogade. Denne skal betjene butikker, borgere mm. på Nørrebrogade. Hvis Farumgade lukkes vil det ikke være muligt at lave en læssezone, da lastbiler mm. ikke vil kunne vende på Farumgade.</p> <p>Den trafikale afvikling i Heimdalsgade skal ses i sammenhæng med hele Mimersgadeområdet. Trafikplanen for Mimersgadeområdet bliver løftet i andet regi. Heimdalsgade kan</p>

	derfor ikke lukkes på nuværende tidspunkt. En lukning vil desuden give problemer i forhold til anlæggelse af en læssezone i Heimdalsgade og vil derved forringe muligheden for af- og pålæsning af varer for butikker og beboerne langs Nørrebrogade.
Ved pladسدannelserne omkring Stefanskirken og Den Røde Plads bør man gøre følgende for at understrege at der er tale om sammenhængende pladser: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Have samme højde over vejbanerne.</li> <li><input type="checkbox"/> Have ens belægning.</li> </ul>	Forvaltningen mener ikke, at der vil være forsvarligt at hæve Nørrebrogade til fortovsniveau, da der er tale om en meget trafikeret vej. Både busser og cyklister fylder meget på langs af Nørrebrogade. Strækninger uden kantstenslysninger mellem kørebane/cykelsti/fortov på selve Nørrebrogade vil derfor ikke være trafiksikre. Det samme gør sig gældende for belægningen. Denne bør være forskellig, så det er tydeligt hvor der er fortov, cykelsti og kørebane. I de uregulerede sidegader op til pladserne er den ønskede løsning indarbejdet.
Tænke LAR ind i projektet alle steder hvor det kan lade sig gøre.	Den videre projektering vil blive tænkt sammen med de tanker og muligheder, der er omkring den kommende skybrudsplan for Nørrebro.
Have el udtag (gøglerstik) som kan bruges til eksempelvis juleudsmykning, events eller i forbindelse med arrangementer.	Muligheden for gøglerstik vil blive undersøgt i den videre projektering.
Have afvanding af cykelstierne i kantstenen og ikke på vejbanen, som man har nu.	Afvanding af cykelstierne via sideløbsbrønde vil blive undersøgt i den videre projektering. Dette kræver dog min. 9 cm. kantstenslysning. Som udgangspunkt er der kun plads til 5 cm lysning mellem cykelsti og fortov.
<b>Movia</b>	
Der er bekymring for køresporernes bredde, da ulovlig parkering, svingene biler mm. vil hindre fremkommeligheden for busserne. Movia foreslår at der ikke etableres en fuldt optrukken midterlinje på 2. etape, hvilket vil give mulighed for lovligt at overhale på strækningen.	Dette vil blive tilgodeset i den videre projektering, hvor forvaltningen vil arbejde videre med en stiptet midterlinje, hvilket gør det lovligt at overhale evt. forhindringer.

Der er bekymring omkring ventefaciliteterne på de kommende busperonner.	I den videre projektering vil forvaltningen se nærmere på busperonnerne og hvilke muligheder der er for ventefaciliteter på disse.
Busperronen ud for den kommende metrostation (1. etape) ser Movia positivt på, dog skal der ses nærmere på den præcise placering og udformning.	Flytning af stoppestedet til den kommende Metro, er ikke indeholdt i Nørrebrogade 2. etape, men bliver løftet i regi af arbejdet med den kommende forplads til metrostationen. Movia har efterfølgende fået tilsendt tegninger af det kommende stoppested.
Busprioritering i krydset ved Nørrebros Runddel ser ikke ud til at have nogen effekt. Movia er bekymret for at dette vil medføre en forringelse for busdriften.	I det fermlagte projektforslag nedlægges den separate busbane op til krydset for at give mere plads til ophold på hjørnerne og mere plads på cykelstien op til krydset. Forvaltningen har talt på trafikken i krydset og vurderer ikke at nedlæggelse af busgaden vil give problemer for busdriften.
Movia foreslår aktiv busprioritering i krydset ved Hillerødgade.	Det vil gå ud over den grønne bølge for cyklisterne og kan derfor ikke anbefales. Signalanlægget ud for Ægirsgade nedlægges, hvilket vil være med til at sikre bedre fremkommelighed.
Movia foreslår aktiv busprioritering i krydset ved Borgmestervangen/Hyltebro.	Forvaltningen vil undersøge muligheden nærmere i den videre projektering.

## **Høringsvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. høring om Nørrebrogade 2. etape**

Nørrebro Lokaludvalg er glade for at 2. etape af Nørrebrogade helhedsplan nu bliver gennemført, så helhedsplanen kan blive endeligt afsluttet. Projektet har været længe undervejs, og den lange gennemførsels tid har medført en række udfordring i lokalområdet, som har skabt en del negativ omtale af projektet. Men vi er i Nørrebro Lokaludvalg sikre på, at de fleste vil være glade for gadens nye udformning og den mindre biltrafik og nyde de mange nye muligheder, som det vil give. Men Nørrebro Lokaludvalg ser dog en række konkrete problemer med det offentliggjorte projektforslag for 2. etape, som vi mener, skal rette op på, for at man kan få den bedst mulige udformning af gaden.

- Ved Nørrebros Runddel mener Nørrebro Lokaludvalg, at man bør fjerne de højresvingbaner der påtænkes, da disse er unødvendige. Derudover, så skal der indtænkes plads til nedgange til den concour, der skal anlægges til metroen, på alle hjørne undtagen det hjørne, hvor der er indgang til Assistens Kirkegård.
- Foran præsteboligen ved Stefanskirken bør der være læsezone fra 9-18.
- Flyt stoppestedet ved Farumgade hen foran Farumgade, og stoppestedet på modsatte side ned mod Heimdalsgade, så de ikke ligger på pladsen, men ved siden af pladsen.

Følgende gader bør lukkes for biltrafik ud til Nørrebrogade.

- Farumgade, da færdslen ind og ud af gaden skal ske via Hillerødgade.
- Heimdalsgade, da indkørsel til Heimdalsgade fra Nørrebrogade ødelægger trafikflowet på Nørrebrogade. vi vedlægger beboernes eget projektforslag, som Nørrebro Lokaludvalg bakker op om."

Ved pladسدannelserne omkring Stefanskirken og Den Røde Plads bør man gøre følgende for at understrege at der er tale om sammenhængende pladser:

- Have samme højde over vejbanerne.
- Have ens belægning.

Derudover så bør man:

- Tænke LAR ind i projektet alle steder hvor det kan lade sig gøre.
- Have el udtag (gøglerstik) som kan bruges til eksempelvis juleudsmykning, events eller i forbindelse med arrangementer.
- Have afvanding af cykelstierne i kantstenen og ikke på vejbanen, som man har nu.

Nørrebro Lokaludvalg er i processen omkring 2. etape af Nørrebrogade blevet opmærksom på at Movia ikke har ønsket at medvirke i styregruppen for Nørrebrogade 2. etape. Begrundelsen herfor er, at man har lavet en særlig aftale med København Kommunes Økonomiforvaltning. Nørrebro Lokaludvalg har nu erfaret, at denne aftale medfører et klart brud på aftalen om Nørrebrogades 1. og 2. etape, eller rettere sagt, den strider imod forudsætningerne herfor. Det skal bemærkes at allerede under arbejdet for gennemførelsen af Nørrebrogades 1. etape, måtte Movia overfor Lokaludvalget og Københavns kommune konstatere at busserne (5A og 350), på trods af nedlæggelse af stoppested på Nørrebrogade, kørte langsommere end forudsat i trafikforsøget på Nørrebro i 2008. Den plan Movia og Økonomiforvaltning tilsyneladende har lavet, i modstrid med den politiske proces om Nørrebrogade, leder til yderligere langsommere busstrafik og vil ødelægge den netop udvidede cykelrute på Nørrebrogade (samt forringe forholdene for fodgængere og biler, samt varetransport, herunder skraldevogne). Det fremgår yderligere at busstoppestederne på grund af ledbusser skal gøres længere, hvilket dybest set er overflødig da busserne allerede nu kører som ledbusser i en lang kø. Forslaget skal altså straks droppes. Nørrebro Lokaludvalg fremsender også et separat brev herom, i det denne nye planlægnings situation omkring Assistens Kirkegård må opfattes som et brud på planerne om Metrocityring og stationen på Runddelen. Disse nye trafikmæssige forudsætninger vil efter Lokaludvalgets opfattelse kræve en ny og ændret lokalplan for området. Nørrebro Lokaludvalg skal derfor kræve at der ikke sker ændringer i forudsætninger i helhedsplanerne for Nørrebrogade 1. etape som tilsyneladende planlagt i forvaltningerne.

Med venlig hilsen

Kim Christensen  
Forman for Nørrebro Lokaludvalg

**Fra:** Anil Sharma

**Sendt:** 30. august 2013 15:37

**Til:** Simon Baadsgaard

**Cc:** Jeppe Gaard; Erik Andreas Hjulmand; Torsten Rasmussen; Troels Tofte Hansen

**Emne:** Movia Bemærkninger - Projektforslag Nørrebrogade etape 2

Hej Simon

Movia har modtaget projektforslaget for Nørrebrogade etape 2. den 29. august 2013, hvilke indeholder afmærkningsplaner og situationsplaner. Movia mangler en nærmere beskrivelse af projektet, således man kender de andre elementer (f.eks. skilte hastighed, busprioritering mm.), som ikke kan ses på tegningerne. Movia har følgende bemærkninger:

**Generelt:**

Movia ser generelt positivt på de forskellige ændringsforslag, som tilgodeser busserne på Nørrebrogade mellem Nørrebros Runddel og Hyltebro.

Movia har dog en bekymring mht. kørebanens bredde som man gerne vil fremhæve, ud fra de erfaringer man allerede har gjort på Nørrebrogade etape 1 og andre lignende vejprojekter. Movia håber at denne bekymring tages med i det videre arbejde.

Indsnævringen af kørebanebredden på strækningen kan medføre, at ulovligt holdende køretøjer vil være til større gene for busserne og de øvrige køretøjers fremkommelighed. Set i forhold til tidligere har der været mulighed for at holde ulovligt uden at være til stor gene for busdriften pga. det brede kørespor på udvalgte delstrækninger. (Movia går ud fra, at der etableres standsningsforbud på hele strækningen.)

På grund af de mange sideveje på denne strækning, kan der også forventes en del svingende trafik, hvilket betyder at bussen kan komme til at holde unødigt, da den må afvente den svingende trafik. Movia vurderer at man bør tillade køretøjerne at krydse de fuldt optrukket midterlinjer på hovedparten af projektstrækningen.

Movia ønsker en tilbagemelding fra kommunen på denne bekymring, som kan medføre nogle konsekvenser for busdriften på strækningen.

De fleste stoppesteder bliver udformet, som fremrykkede stoppesteder med 2 m bred og ca. 40 m lang busperron. Movia opfordre kommunen til at arbejde videre med udformning og placering af ventefaciliteter ved disse stoppesteder. Det vurderes at der ikke vil være plads til ventefaciliteter ved alle stoppestederne.

**Nørrebrogade - delstrækning 4a og 4b**

I forslaget 4a og 4b fremgår det at stoppestedet i retning mod Nørreport st. er placeret efter krydset og har en længde på 25 m.

Movia ser positivt på flytning af stoppestedet, da det vil give en bedre betjening i forhold til den nye metrostation. Derimod bør der arbejdes videre med løsningen, da den nuværende udformning på tegningen kan medføre tilbagestuvning ude i krydset. En mulig løsning kunne være at etablere et kørespor og en buslomme uden bule efter krydset, for at undgå tilbagestuvningen.

Adgangsveje til/fra metrostationen og ventefaciliteter er et andet emne, som der også bør arbejdes videre på mht. den nye stoppested i retning mod Nørreport st.

Det skal bemærkes, at stoppestedet ikke vil kunne håndtere to 13,7 m busser, hvilke er meget sandsynligt. Og hvis Københavns Kommune i næste udbud for linje 5A vælger at indsætte ledbusser, kan der være behov for at udvide stoppestedet yderligere.

I signalanlægget er det efter min vurdering ingen aktiv busprioritering. Er der planer om at etablere aktiv busprioritering i signalanlægget?

I dagens situation er der et 2-lys bussignal i begge retninger, som kan sluse busser ud før de øvrige køretøjer. Jeg mener at signalet i retningen mod Nørrebro st. ingen effekt har, da busserne pt. ikke har nogen busbane frem til stopstregen.

Movia vil foretrække løsning 4a, således busserne har mulighed for at komme helt frem til krydset og dermed mulighed for at blive sluset ud før den øvrige trafik. Derudover vil Movia forslå at der etableres aktiv busprioritering i anlægget, således der er mulighed for at forlænge grøntiden eller afkorte den for tværretningen.

Løsning 4b vil ofte medføre at andre køretøjer i højresvingsbanerne vil blokere for bussernes fremkørsel efter stoppestedet. Hvis man vælger løsning 4b, skal der være højresvingsforbud i begge retninger ellers vurderer Movia løsningen som en forringelse for busdriften.

### **Nørrebrogade - delstrækning 3**

Ingen bemærkninger

### **Nørrebrogade - delstrækning 2a og 2b**

Movia vil anbefale løsning 2a med Støttehelle, så folk og cykler kan krydse vejen i to tempi. Derudover vil de venstresvingende køretøjer ad Ægirsgade være til mindre gene, da de øvrige køretøjer svinge uden om de holdende køretøjer. Movia vil anbefale aktiv busprioritering i signalanlægget (begge retninger). Movia vurderer også, at kommunen bør dosere trafikken fra Hillerødgade, således busserne på Nørrebrogade kan opretholde en god fremkommelighed.

### **Nørrebrogade - delstrækning 1**

Movia har ingen bemærkninger til de fysiske ændringer på strækningen. Movia er dog bekymret i forhold til afviklingen af den svingende trafik og busserne i rute i gennem krydset Nørrebrogade/Hyltebro.

Movia vurderer, at der skal meget få køretøjer (max 5 personbiler) til før bussen ikke har gavn af busbanen i retning mod Nørrebro st. Derfor er det meget vigtigt at den signaltekniske løsning tager højde for afviklingen af den svingende trafik i forhold til cyklisterne på strækningen, således busserne kan få optimal udnyttelse af busbanen. Der bør også implementere aktiv busprioritering i retning mod Nørrebro st.

Jeg håber I kan bruge dette i det videre arbejde. Jeg vil meget gerne uddybe det yderligere, hvis der er behov for dette.

Med venlig hilsen

**Anil Sharma**

Projektleder



## Projekter & infrastruktur, Trafik- & rådgivningscenter

Direkte: +45 36 13 16 41

E-mail: [ANS@moviatrafik.dk](mailto:ANS@moviatrafik.dk)

