
34. Helhedsplan for Nørrebrogade

Borgerrepræsentationen (BR) skal beslutte, hvilken trafikals løsningsmodel der skal danne grundlag for helhedsplanen for Nørrebrogade, hvordan helhedsplanen skal implementeres, samt at der skal gennemføres et trafikforsøg for at få overblik over de trafikale konsekvenser.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget (TMU) overfor Økonomiudvalget (ØU) og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at løsningen med begrænsning af biltrafikken ved etablering af to busgader og med traditionel opdeling af trafikarterne (model 4) anvendes som grundlag for den videre udvikling af Nørrebrogade
2. at implementeringen af helhedsplanen etapeinddeles, således at første etape kan gennemføres inden for en forventet ramme på 30 mio. kr. til anlæg
3. at der fra oktober til december 2008 gennemføres et trafikforsøg, således at der skabes overblik over de trafikale konsekvenser af helhedsplanen
4. at trafikforsøget gennemføres inden for en ramme på 4,8 mio. kr., hvoraf 1,5 mio. kr. finansieres af puljen til lokale trafikforsøg og miljøprojekter i 2008 (TMU 280/2008)
5. at der frigives en anlægsbevilling på 6,5 mio. kr. Teknik- og Miljøudvalgets, bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 til gennemførelse af trafikforsøget (3,3 mio. kr.) og til den videre projektering af første etape (3,2 mio. kr.). Anlægsbevillingen finansieres under Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3. og fordeles med 5,0 mio. kr. i 2008 og 1,5 mio. kr. i 2009
6. at igangsætning af detailprojekteringen (for at spare tid) ikke afventer gennemførelse af trafikforsøget, og at eventuelle ændringer som følge af evalueringen af trafikforsøget indarbejdes efterfølgende (omprojektering).

Problemstilling

Nørrebrogade er et komplekst byrum, hvor der sker meget, og hvor der skal være plads til varieret anvendelse - trafik, handel, beboelse, oplevelser mv. De mange og forskelligartede interesser i gaden samt gaderummets begrænsede udstrækning betyder, at fremkommeligheden i gaden er dårlig, og mulighederne for udfoldelse af bylivet er begrænsede.

Løsning

Helhedsplan for Nørrebrogade

I september 2006 besluttede TMU (TMU565/2006), at "Nørrebrogade skal være et handelsstrøg, hvor det er rart og spændende at opholde sig, sikkert at færdes for cyklister og fodgængere, og med god fremkommelighed for busser og buspassagerer".

Forvaltningen har derfor igangsat udviklingen af en helhedsplan og som grundlag herfor udviklet tre

principielle trafikale løsningsmodeller (bilag 1).

Forudsætningen for at kunne skabe en hande­lsgade, hvor der er bedre plads til byliv, cyklister og busser, er at begrænse biltrafikken på Nørrebrogade. Dette kan opnås ved at forhindre gennemkørende trafik ved etablering af kortere eller længere strækninger, hvor det kun er tilladt busser at køre igennem, samt ved at indføre trafikale restriktioner ved adgangen til Nørrebrogade - i enderne og/eller ved sidetilslutningerne.

I en af de tre løsningsmodeller (model 3) foreslås det, at hele Nørrebrogade omdannes til én 8 m bred bus-/cykelbane, hvor der kun gives adgang for en meget begrænset trafikmængde, som har konkret ærinde på Nørrebrogade. Denne løsningsmodel giver den største trafikreduktion og de bedste muligheder for at styrke bylivet og kunne være meget interessant at afprøve på en af Københavns hande­lsgader. Men på grund af det meget store antal busser og cykler der kører på Nørrebrogade, har forvaltningen i samråd med Københavns Politi af sikkerhedsmæssige årsager fravalgt dette.

Forvaltningen har derfor med udgangspunkt i principperne fra en af de andre modeller (model 1) udviklet en model 4, hvor begrænsningen af biltrafikken foreslås gennemført ved etablering af to busgader og med en traditionel opdeling af trafikarterne (bilag 2).

For at styrke bylivet og fremkommeligheden for cyklisterne mest muligt, arbejdes der i model 4 med et asymmetrisk gaderum, således at bredden på cykelstier og fortove kun øges der, hvor der er størst behov eller de bedste muligheder for at styrke bylivet.

Model 4 forventes at halvere biltrafikken på Nørrebrogade, og det vurderes derfor, at bussernes rejsetid vil kunne reduceres med ca. 10 %. En yderligere forbedring af bussernes fremkommelighed vil kunne opnås ved justering af lyssignalerne i nogle af krydsene på Nørrebrogade.

Udarbejdelsen af det anbefalede forslag er koordineret med Økonomiforvaltningen. Movia, Københavns Politi og Nørrebro Lokalråd har tilsluttet sig forslaget.

Etape 1

Forvaltningen foreslår, at implementeringen af helhedsplanen etapeinddeles, således at første etape kan gennemføres inden for en forventet ramme på 30 mio. kr. til anlæg (bilag 2).

Indsatsen i denne etape vil fokusere på at tilvejebringe de trafikale virkemidler (busgaderne), forbedre fremkommeligheden for cyklisterne, hvor den er værst (Ravnsborggade-Søtorvet), og på at styrke bylivet, hvor potentialet vurderes at være størst (på strækningen ud for Assistens Kirkegård).

Trafikforsøg

For at skabe det fulde overblik over de trafikale konsekvenser ved gennemførelse af helhedsplanen foreslår forvaltningen, at der i oktober-december 2008 gennemføres et trafikforsøg (med udgangspunkt i etape 1), som dels kan afprøve og opsamle vigtige erfaringer til det videre arbejde, dels skabe lokal debat om projektet (bilag 3).

Forvaltningen vurderer, at den lokale forståelse og opbakning til trafikforsøget kræver en bred og grundig informationsindsats. Forvaltningen planlægger derfor - ud over udsendelser af pressemeddelelser, direkte information til berørte af forsøget, opstilling af Info-points på

Nørrebrogade samt borgermøder - at indgå et samarbejde med Copenhagen X om formidling på internettet og SMS-tjenester mv.

Forvaltningen planlægger en samlet evalueringsindsats, hvor der særligt måles på reduktionen af biltrafikken på Nørrebrogade, ændringer i trafikmængderne i de omkringliggende boligområder og afledte støjgener. Herudover evalueres der på fremkommeligheden for cykler, busser og fodgængere samt sikkerheden.

Evalueringen vil yderligere indeholde en repræsentativ undersøgelse af holdningerne blandt brugere og handlende til forsøget og en permanent omdannelse af Nørrebrogade.

I forbindelse med afrapporteringen vil forvaltningen vurdere om trafikforsøget skal foreslås forlænget frem til etablering af første etape.

Økonomi

Forvaltningen har til dato fået bevillinger på 1,75 mio. kr. (BR 564/2006 og BR 351/2007) samt 0,25 mio. kr. fra HUR til forundersøgelser og udvikling af helhedsplanen frem til dispositionsforslagniveau.

Forvaltningen vurderer, at trafikforsøget kan gennemføres inden for en ramme på 4,8 mio. kr. (udvikling, gennemførelse og evaluering). Det er besluttet, at puljen til lokale trafikforsøg og miljøprojekter på 1,5 mio. kr. i 2008 skal anvendes til trafikforsøg på Nørrebrogade jf. TMU 280/2008. Forvaltningen foreslår, at de resterende 3,3 mio. kr. finansieres under Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, Center for Anlæg og Udbud, funktion 2.28.23.3. Endvidere foreslår forvaltningen, at der bevilges 3,2 mio. kr. til den videre detailudvikling af helhedsplanens første etape, som ligeledes ønskes finansieret under Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, Center for Anlæg og Udbud, funktion 2.28.23.3. Anlægsbevillingen fordeles med 5 mio. kr. i 2008 og 1,5 mio. kr. i 2009.

Ved BR's beslutning om prioritering af anlægsudgifter i budget 2008 (BR 281/08) er der disponeret med 5,888 mio. kr. til udvikling af Nørrebrogade i 2008.

Videre proces

Efter at TMU har behandlet sagen, igangsættes detailplanlægningen af trafikforsøget, således at TMU midt i august 2008 - kan orienteres om den nøjagtige udformning af forsøget. Information af borgere og interessenter igangsættes først efter BR's behandling af sagen sidst i august 2008.

Efter trafikforsøgets afslutning vil der blive udarbejdet en samlet evaluering, der planlægges forelagt TMU inden udgangen af 2008.

Projektets første etape planlægges gennemført i 2009-2010.

Hjalte Aaberg

Torben Gleesborg

Indstillingen blev anbefalet.

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 7 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Bjarne Fey (F), Anne Vang (A), Johannes Nymark (A), Klaus Bondam (B), Monica Thon (B) og Winnie Berndtson (U).

Imod stemte 2 udvalgsmedlemmer: Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

Afstemning:

Stemte for:

Stemte imod:

Undlod at stemme:

Tilstedeværende:

Anne Vang (A)

Bjarne Fey (F)

Johannes Nymark (A)

Karin Storgaard (O)

Klaus Bondam (B)

Lars Dueholm (V)

Monica Thon (B)

Morten Kabell (Ø)

Susan Hedlund (A)

Winnie Berndtson (Løsgænger-wb)

Winnie Larsen-Jensen (Løsgænger-wlj)

Afbud:

Fraværende:

bilag

[Bilag 1 Helhedsplan for Nørrebrogade, Teknisk rapport marts 2008](#)

[Bilag 2 Tillæg til teknisk rapport, Model 4 - helhedsplan og etape 1, maj 2008](#)

[Bilag 3 1:1 Forsøgsprojekt, Nørrebrogade](#)

Indstillingen blev anbefalet.

Der blev stemt om indstillingen.

For stemte 7 udvalgsmedlemmer: Morten Kabell (Ø), Bjarne Fey (F), Anne Vang (A), Johannes Nymark (A), Klaus Bondam (B), Monica Thon (B) og Winnie Berndtson (U).

Imod stemte 2 udvalgsmedlemmer: Lars Dueholm (V) og Karin Storgaard (O).

Afstemning:

Stemte for:

Stemte imod:

Undlod at stemme:

Tilstedeværende:

Anne Vang (A)

Bjarne Fey (F)

Johannes Nymark (A)

Karin Storgaard (O)

Klaus Bondam (B)

Lars Dueholm (V)

Monica Thon (B)

Morten Kabell (Ø)

Susan Hedlund (A)

Winnie Berndtson (Løsgænger-wb)

Winnie Larsen-Jensen (Løsgænger-wlj)

Afbud:

Fraværende: