

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Njalsgade 15  
2300 København S

Sagsnummer  
108197-404627  
THECA

Sagsbehandler TOR  
Direkte 36 13 16 40  
Fax  
TOR@moviatrafik.dk

CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

8. december 2008

## Erfaringer med forsøg i Nørrebrogade

### Sammenfatning

Overordnet kan Movia anbefale en videreførelse af forsøget med henblik på at gøre det permanent fra 2009.

1. 5A og 350S har under forsøget kørt med forbedret regularitet og længere ophold ved stoppestederne
2. MOVIA har udarbejdet en ny køreplan for 5A, der optimerer busdriften ved en udnyttelse af den kortere køretid. Kunderne opnår en tidsbesparelse på 1-2 minutter i hver retning. 1 minut svarer til en besparelse på over 100.000 timer årligt, idet der på en hverdag er omkring 27.000 kunder, der får glæde af den kortere rejsetid.
3. Der kan hvis forsøget videreføres opnås en driftsbesparelse på ca. 3 mio. kr. årligt på linje 5A. Køreplanen kan træde i kraft i april 2009, såfremt kommunen vedtager at forlænge forsøgsperioden inden jul. Der kan formentlig også opnås en mindre besparelse for linje 350S.
4. De nye fremrykkede og samordnede mellem 3A, 5A og 360S stoppesteder har betydet bedre skiftemuligheder for passagererne
5. Ved øvrige stoppesteder er venteforholdene blevet bedre for passagererne
6. De fremrykkede stoppesteder har betydet færre konflikter mellem buspassagerer og cyklister
7. Der bør ses på mulighederne for at forbedre fremkommeligheden for de krydsende linjer 4A og 18.

8. Det vurderes, at der er en række muligheder for at forbedre fremkommeligheden på Nørrebrogade yderligere i en permanent løsning.

Movia deltager gerne i det videre arbejde med den endelige udformning af tværprofil, stoppesteder, skiltning mm ved en permanent løsning. Der bør i den forbindelse lægges stor vægt på stoppestedernes udformning og udstyr, eksempelvis bliver fællesstoppestedet for 3A, 5A og 350S dagligt benyttet af 5.000 påstigere, mens stoppestederne ved Nørrebros Runddel benyttes af omkring 3.500 dagligt. Til sammenligning har Enghave station 3.200 påstigere, Emdrup 2.800 påstigere og Vanløse 6.200 påstigere.

### **Konkrete observationer og forslag fra forsøgsperioden**

Det er Movias vurdering, at 75-80 % af biltrafikken er forsvundet. Hvis der skal opnås yderligere reduktion er det nødvendigt med en tydeligere skiltning og synligt færdselspoliti omkring bussluserne.

Vareaflysning sker i stor udstrækning på slipsene op til de fremrykkede stoppesteder, hvor varebilerne oftest kunne være henvist til læssezonerne. Varebilerne påkører i stor udstrækning de skilte, der er opsat i bagkanten af stoppestedetsrefugerne. I busslusen ved Aksel Larsens Plads blev skiltet med af- og pålæsning tilladt de første to måneder, hvilket blev udnyttet i stor udstrækning af de ulovligt gennemkørende varebiler..

Med hensyn til bussernes køretider ser det efter første måneds erfaringer i morgenmyldretiden ud til, at linie 3A har haft gavn af omlægningen via Fælledvej - linie 4A har fået længere køretid i Mimersgade i sydgående retning mod Nørrebro st. På Jagtvej har linje 18 nu fået fremkommelighedsproblemer i begge retninger, hvor det før var mod nord i morgenmyldretiden og i sydgående retning om eftermiddagen.

*Nørrebros Runddel:* Manglende respekt fra bilister overfor forbudet mod at køre ligeud, da de lokkes ind i busbanen, som først er påmalet tæt på krydset. Enkelte bilister skaber tilmed farlige situationer ved at køre ligeud fra en af svingbanerne. Movia mener, der bør opsættes yderligere skilte f.eks. D 11 påbudt kørselsretning

*Langs kirkegårdsmuren:* På trods af ulovlig indkørsel fra Runddelen er der dog markant mindre trafik mellem Kapelvej og Runddelen i begge retninger. Dog mangler der skilte ved Kapelvej, hvor biltrafikken bør afvises, og ikke ledes hen til Stengade - Elmegade. Kørsel gennem Stengade - Baggensengade er lovligt, men ikke skiltet og kørsel gennem Elmegade vanskelig, da halvdelen af gade er afspærret ar arbejdsplads. Derfor tilskyndes bilisterne til at fortsætte gennem busslusen. På Jagtvej står de gule forvarslingstavler med tekst "Nørrebro-

gade spærret ved Hillerødgade og Kapelvej" - sidstnævnte er ikke fulgt op - der er ingen skiltning ved Kapelvej.

*Grøn bølge for cyklisterne:* Passer relativt godt for linje 5A, men giver dog ikke mindre køretid i begge retninger. Linje 350S hyppigt får oftere rødt lys. En cyklistbølge på 25 km bør overvejes.

*Udtrykkede stoppesteder:* Deres længde og bredde er tilstrækkelig, til at der generelt er blevet langt færre konflikter mellem cyklister og ind- eller udstigende buspassagerer. Stoppestedsudformningen med de skarpe metalkanter bliver aldrig acceptabel og bør ændres snarest - f.eks. med nye betonfundamenter med affasede kanter eller metaludgaven fra Albertslund st., der både er afrundet og dykket - meget busvenligt. Refugerne ved Stengade bør "rykkes" fra hinanden.

*Busluserne* ved hhv. Elmegade og cykelruten respekteres ikke 100 %. En enkelt ulovligt kørende bil i ny og næ "ødelægger" ikke meget for busserne, men momentvist er der så mange biler, at det generer busserne, hvilket gør det svært at sikre en ordentlig regularitet på så højfrequente linjer som 5A og 350S (og til en vis grad også 3A)

#### **Ud af byen:**

*Strækningen Cykelruten - Hyltebro:* Kraftig nedgang i trafikophobningen på dette sted (hvor der i praksis kun er én vognbane) - hvilket har forbedret bussernes fremkommelighed mod stoppestedet ved Nørrebro st. markant.

*Fælledvej:* Manglende synlighed af forbudet for biler mod at køre ligeud. Skiltet *efter* krydset (før Stengade) er placeret, så det påkøres af høje varevogne og dermed drejes, mens skiltet *før* krydset (Fælledvej) er placeret så tæt på krydset, at bilisterne inden de ser skiltet *har* valgt bane (og dem der fejlagtigt har placeret sig i ligeudbanen kan derfor med en vis ret påberåbe sig det umulige i at foretage det påbudte højresving). Movia anbefaler ophængning af D 11 påbudt højresving.

#### **Ind mod byen:**

*Elmegade/Stengade:* Tendens til ophobning af biltrafik, der enten afventer mulighed for at svinge mod Stengade eller Elmegade eller som i sidste øjeblik bliver opmærksom på busslusen mellem Elmegade og Fælledvej. Når privatbilerne fylder op i linie 3A venstresvingbane mod Fælledvej bevirker det, at 13,7m busserne på 5A og 350S uvægerligt kommer op over den skarpe metalkant i stoppestedrefugen og dermed er en punktering eller afskrabning af karkassen sandsynlig. Movia anbefaler D11 påbudte svingpile mod Elmegade - Stengade, og denne busrefuge ændret som første prioritet.

*Hillerødgade:* Højresvingende biltrafik fra Hillerødgade blokerer for ligeudkørende bustrafik. Mange kører ud i krydset uden mulighed for at gennemføre svingmanøvren, inden der bliver rødt lys igen. Dette problem har sådan set altid eksisteret - og forværres ofte yderligere af, at højresvingende trafik til Stefansgade/Vedbækgade skaber tilbageblokering. D11 pil med påbudt venstresving ad Hillerødgade og påbudt højresving ad Baldersgade ønskes.

Venlig hilsen

Torsten Rasmussen  
Områdechef Hovedstaden