

H E L H E D S
P L A N

N Ø R R E B R O G A D E

T E K N I S K R A P P O R T

MARTS 2008

K Ø B E N H A V N S - K O M M U N E



— INDHOLD

01	BAGGRUND OG PROBLEMSTILLING	4
02	PROCESSEN	8
03	VALG AF LØSNINGSMODELLER	10
04	BYRUM OG SAMMENHÆNG MED LØSNINGSMODELLER	14
05	MODEL 1 - TRAFIKDÆMPET MED KORT BUSGADE	18
06	MODEL 2 - ENSRETNING AF BILTRAFIK	28
07	MODEL 3 - BUS-/CYKELGADE	38
08	KONSEKVENSVURDERING	48
09	ETAPER OG FORSØGSPERIODER	56

01

BAGGRUND OG PROBLEMSTILLING

Kommissorium

Københavns Kommune ønsker at forny og forbedre Nørrebrogade med særlig fokus på byrum og byliv samt cykel- og busfremkommelighed.

På baggrund af foreliggende trafikale forundersøgelser skal der udarbejdes 2-3 løsningsmodeller på dispositionsforslagsniveau, under hensyntagen til gadens sammenhæng og påvirkning af omliggende byområder.

Helhedsplanen skal desuden udpege og afgrænse en række byrum på og omkring Nørrebrogade. Udvikling og projektering af disse byrum vil ske i et separat projekt.

Dispositionsforslag for de 2-3 helhedsplaner udgør første fase i planlægning, projektering og udførelse af det projekt, der vælges. Forslagene til helhedsplanen vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget til beslutning om hvilket forslag, der skal arbejdes videre med.

Projektafgrænsning

Projektet afgrænses geografisk af Nørrebro station (og krydset Lygten/Nordre Fasanvej) og Sørerne (Søtorvet).

Københavns Kommune arbejder i anden sammenhæng med planer for omfattende ændringer omkring Nørrebro Station, bl.a. som følge af placeringen af en kommende Metrostation. Desuden overvejes alternative muligheder for markant at forbedre forholdene for bustrafikken - og for passagerstrømmene mellem de forskelligt kollektive trafikudbud. Disse planer omfatter strækningen fra Lygten/Nordre Fasanvej til og med Borgmestervangen.

Disse planer er ikke nærmere analyseret eller videreudviklet, men er taget som en forudsætning i arbejdet med Nørrebrogade. Trafikalt og byrumsmæssigt er der således fokuseret på Nørrebrogades

egentlige gaderum fra Borgmestervangen til Søerne.

Følgende forundersøgelser m.m. har indgået i arbejdet med udviklingen af løsningsmodeller for Nørrebrogade:

- 'Byrum og byliv', Gehl Architects, dec. 2005
- 'Generelle krav til indretning af Nørrebrogade af hensyn til bustrafikken', Movia 21. juli 2005.
- 'Nørrebrogade - analyse af biltrafikken', København Kommune 1. aug. 2006.
- 'Nørrebrogade - Sikkerhedsanalyse og uheldstal', Københavns Kommune

Den trafikale problemstilling

Københavns Kommune skriver i sit program for opgaven, juli 2006, blandt andet:

- *"De mange og forskelligartede interesser i gaden samt gaderummets begrænsede tværsnit betyder, at det er nødvendigt at prioritere, hvis der skal opnås en mærkbar og gennemført forbedring".*

Trafikbelastningen på Nørrebrogade er særdeles intensiv og udnytter i morgen og eftermiddagsspidsstimerne kapaciteten til bristepunktet. Der kører næsten lige så mange biler på Nørrebrogade, som for eksempel på den inderste del af Tagensvej, dvs. 16.-17.000 biler kl. 6-18. Cykeltrafikken er af samme størrelsesorden på den yderste del af Nørrebrogade, men på den inderste del kører der helt op til dobbelt så mange – godt 30.000 cyklister kl. 6-18. Dertil kommer en meget intensiv bustrafik bestående af 5A og 350S med tilsammen godt 25 busser i timen pr. retning i myldretiden. Linie 5A er den klart største af Københavns buslinier. Mere end 25.000 buspassagerer passerer over Dronning Louises Bro dagligt.



BAGGRUND OG PROBLEMSTILLING

Disse meget store trafikmængder er, sammen med et stort antal fodgængere og parkerede varebiler, hovedårsagen til fremkommelighedsproblematikken på Nørrebrogade. Varebilerne udgør i særlig grad et problem for bussernes fremkommelighed på grund af u hensigtsmæssig og ulovlig parkering. En anden hovedproblemstilling er konflikterne mellem den store cykeltrafik og de mange buspassagerer, der skal af og på ved stoppestederne.

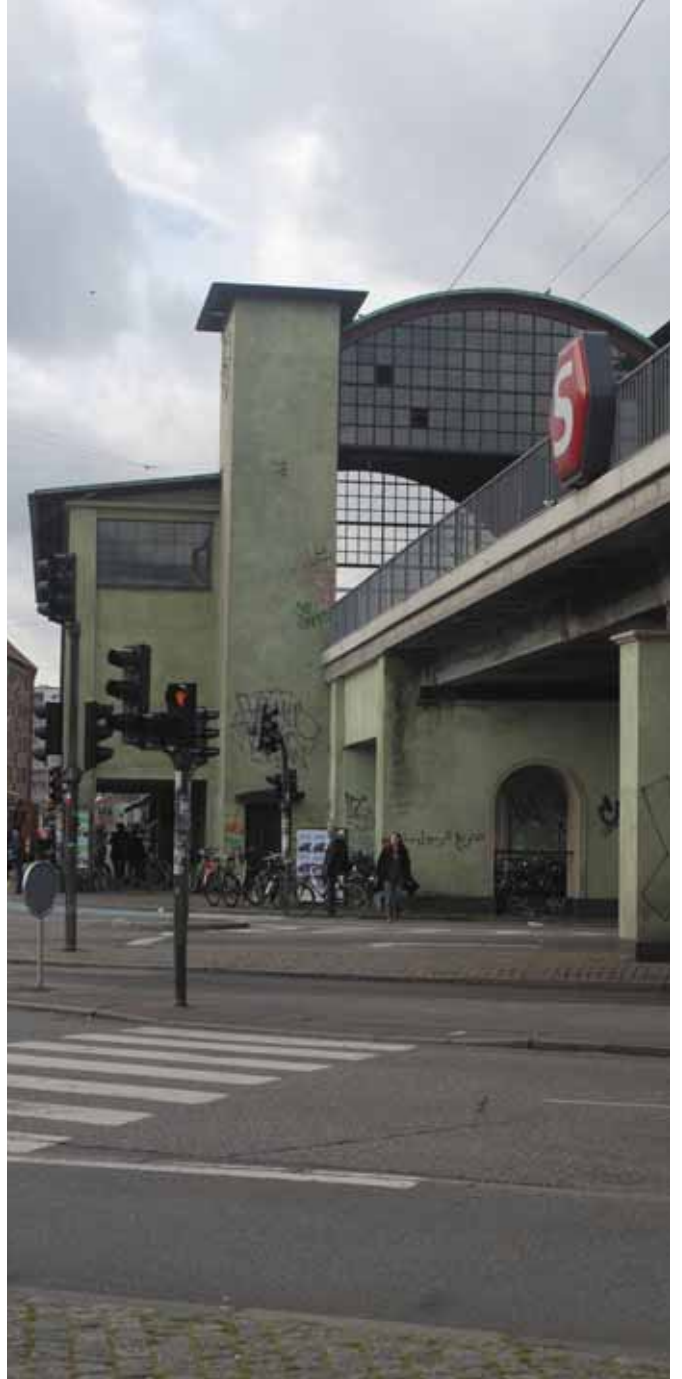
Med den fokus på forbedringsmuligheder for bus- og cykeltrafik samt stor hensynetagen til byliv og byrum, som Københavns Kommune har lagt op til i programmet for opgaven, synes en af de væsentligste muligheder for at forbedre forholdene generelt, at være en begrænsning af den private biltrafik. Det er også den udprægede holdning hos de mange interessenter, der har været involveret i projektet indtil nu.

Tilgrænsende projekter

I området omkring Nørrebrogade er der flere forskellige kvarterprojekter under udvikling, herunder Mimersgade-kvarteret, Nørrebro Park Kvarter og Sjællandsgade-kvarteret. Alle steder ønskes ligesom på Nørrebrogade en begrænsning af den private biltrafik. Omvendt er der stor risiko for, at en begrænsning ét sted vil føre til en øget trafikbelastning et andet sted. Derfor er det vigtigt, hurtigt at få en stillingtagen til, hvilken løsningsmodel for Nørrebrogade der ønskes, således at den samlede effekt af projekterne kan opgøres, og således at der kan gøres tiltag for at minimere de afledte negative effekter.

Endelig skal der ved udvikling af løsningsmodeller for Nørrebrogade være opmærksomhed på, at den vedtagne udbygning af Metro'en (Metro Cityring) vil påvirke trafiksituationen betydeligt. Med en Metrostation placeret ved Nørrebro Station og en ved Assistens Kirkegård påvirkes

især store fodgængerstrømme, men også bustrafikken. Linie 350S forventes omlagt fra Nørrebro station ad Lundtoftegade–Ågade–Åboulevarden–Gyldenløvesgade til Rådhuspladsen–Hovedbanegården, mens 5A forventes reduceret med i størrelsesordenen 30 %. Dette svarer til ca. 50 % af det antal busser, der i dag kører på Nørrebrogade. Det er derfor vigtigt at disse væsentlige ændringer, der forventes realiseret i 2018, medtages ved udvikling og valg af løsningsmodeller.



02

PROCESSEN

Udvikling af løsningsmodellerne og helhedsplanen er organiseret og tilrettelagt i en proces bygget op på følgende måde:

Kommunens projektledelse og projektgruppen

Projektet er ledet af projektlederen fra Københavns Kommune. Som forum for projektets udvikling er der nedsat en projektgruppe med embedsmænd fra relevante centre i forvaltningen. Til projektlederen og projektgruppen er tilknyttet eksterne rådgivere med ansvar for trafikplanlægning, byrum og arkitektur samt dialog med borgergrupper.

Processen er i den 1. fase vedrørende udarbejdelse af helhedsplan tilrettelagt i flere trin.

Idéværksted med deltagelse af lokale interessegrupper

Hensigten har været at introducere projektet, opsamle synspunkter fra lokalmiljøet, og drøfte Nørrebrogades rolle og fremtid på et generelt niveau. Dette blev gennemført ved et idéværksted.

Konceptudvikling til- og fravalg

På grundlag af en opsamling fra idéværkstedet, kortlægninger og de formulerede målsætninger udarbejdedes konceptuelle og trafikalt forskellige forslag. Drøftelser i projektgruppen gav anledning til at udfordre mulighederne yderligere og finde løsninger med større trafikal forskellighed og fælles brug af arealer (således at flere trafikantgrupper deles om samme areal).

Udarbejdelse af løsningsmodeller

Efterfølgende udvikledes koncepterne til 3 løsningsmodeller, hvor også byrumsbetragtninger blev inddraget. Der arbejdes

med forskellige grader af prioritering af privatbilisme og forskellige grader af fælles brug af arealer. Denne samlede tilgang er blevet præsenteret og kommenteret i flere forskellige sammenhænge.

Involverede parter – hvem hvornår og hvordan

I processen har en række eksterne aktører deltaget. På idéværksteder og et informationsmøde har repræsentanter fra kvartersgrupper, trafikgrupper og agenda 21 grupper samt repræsentanter fra handelstanden deltaget. Der har været møde med Movia, som er busoperatør, og der har været møde med Politiet. Disse repræsentanter har deltaget i debatten om Nørrebrogades fremtid, har udtrykt visioner, ønsker og konkrete behov, og har haft synspunkter i forhold til kvartersudviklingen på Nørrebro.

Beslutning om helhedsplanens udformning er truffet af projektgruppen med deltagelse af rådgiverne.

Til og fravalg - prioritering

Undervejs er "løsningsrummet" afdækket. Der er mange forskelligrettede ønsker og hensyn, og gadens begrænsede dimension har sat snævre rammer. Hvis der skal forandringer til, som virkelig gør en forskel, har det været nødvendigt at prioritere og at fravælge. To hovedtræk har været dominerende: Antallet af privatbiler og især uvedkommende trafik skal reduceres betydeligt, og nødvendigheden af at søge løsninger, hvor arealer får fælles/flere funktioner, har været vigtig.

Det er foreslået, at prioritere indsatsen på byrumsområdet afhængig af den trafikale løsning.

På grundlag af denne proces er det i projektgruppen besluttet at udarbejde 3 løsningsmodeller



03

VALG AF LØSNINGS- MODELLER

I dialog mellem kommunens projektledelse og projektgruppe, samt repræsentanter for beboerne og erhvervsdrivende, har COWI og Møller & Grønborg udviklet 3 løsningsmodeller, der tilsammen dækker en bred vifte af løsningsmuligheder.

Nørrebrogades fremtidige funktion i bydelen har været genstand for dialog både i kommunens projektgruppe og i drøftelser med repræsentanter for bydelen.

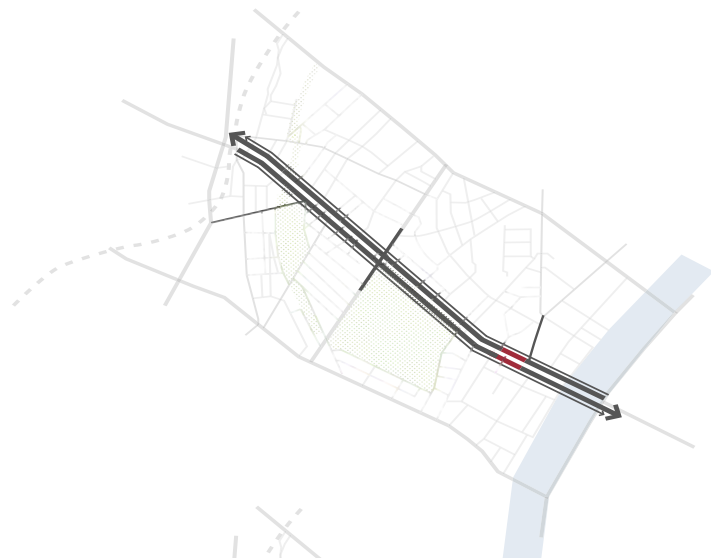
Hidtil har Nørrebrogade ligesom Vesterbrogade, Østerbrogade og Amagerbrogade i princippet været indfaldsveje til København, selvom fremkommeligheden har været lav. Der synes at være bred opbakning til, at Nørrebrogade fremover bør være bydelens egen gade, således at lokale aktiviteter på og omkring gaden prioriteres.

Løsningsprincipper

I modellerne kobles trafikale løsningsprincipper og byrumsmæssige betragtninger. De trafikale løsningsprincipper er søgt rendyrket i de tre modeller, men principielt er der ingen hindring for at forskellige principper kan vælges for forskellige delstrækninger - det vil sige, at løsningsprincipperne kan kombineres i den endelige løsning, der måtte vælges.

I en af modellerne er det foreslået at etablere en busgade på Indre Nørrebro. Principielt er der ikke noget til hindring for også/eller alternativt at etablere en tilsvarende busgade på Ydre Nørrebro f.eks. ved Nørrebroparken.

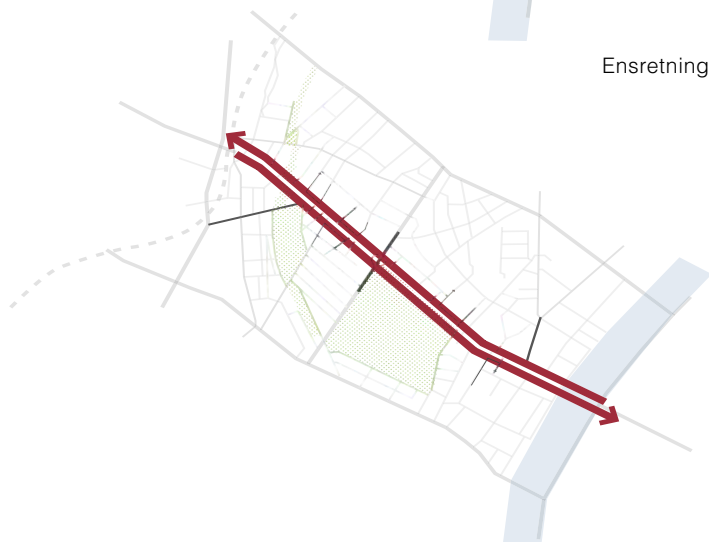
I de tre modeller er der benyttet kortere eller længere strækninger, der er reserveret for bustrafikken med den konsekvens, at biltrafik ikke er tilladt på disse strækninger. Kun såkaldt ærindekørsel bliver tilladt. Om nødvendigt kan restriktionerne for biltrafikken sikres rent fysisk ved brug af busluser.



MODEL 1
Trafikdæmpet med kort busgade



MODEL 2
Ensretning af biltrafik



MODEL 3
Bus-/cykelgade

*Tre principielle løsningsmodeller for
Helhedsplan for Nørrebrogade*

VALG AF LØSNINGSMODELLER

Løsningsmodeller

Løsningsmodel 1 baseres på en traditionel opdeling af trafikarealerne til de forskellige trafikantgruppe, det vil sige fortov, cykelsti og kørebane. Mulighed for kortvarig parkering og f.eks. vareafsætning tilgodeses på særligt indrettede og afmærkede arealer. Selvom arealerne til biltrafikken indsnævres maksimalt i forhold til i dag, bliver der kun frigjort et begrænset areal, som kan bruges til fortov, cykelsti eller busperron. Nørrebrogade er de fleste steder mindre end 20 m bred, og et tværprofil svarende til ovennævnte er på ca. minimum 17 m. Hertil kommer plads til parkering eller busperroner. Biltrafikken reduceres ved etablering af busgade/bussluse.

I løsningsmodel 2 ensrettes biltrafikken. Dette giver mulighed for at lade busser og cykler dele kørebanen i den modsatte retning. Dette frigiver principielt ca. 1,5 m langs hele Nørrebrogade, som kan bruges til cykelstien i modsatte retning og/eller areal til gående etc.

I løsningsmodel 3 foreslås, at hele Nørrebrogade omdannes til en bus-/cykelgade, hvor der kun er adgang for den meget begrænsede trafikmængde, som har et konkret ærinde på en delstrækning mellem to sideveje (ærindetraffic). Trafiksituationen ændres således radikalt med denne løsning, og i princippet frigives et ca. 4 m bredt køreareal i hele gadens længde, som kan benyttes til andet formål.

Både model 2 og 3 stiller nye krav til den trafikale adfærd, når cykler og busser skal færdes på samme areal. Eventuelt kan antallet af busser søges reduceret. På baggrund af analyser af passagermønstret for 350S er det vurderet, at denne busrute eventuelt kan omlægges ad Ågade uden væsentlige gener for de nuværende brugere.

Når den nye Metro Cityring tages i brug i ca. 2018 forventes antallet af busser

reduceret væsentligt, hvorved eventuelle gener mellem bus- og cykeltrafik reduceres.

Der findes eksempler på sådanne løsninger med kombinerede bus-/cykelgader i Aalborg og Odense samt i en række andre lande - også med et omfang af busser som på Nørrebrogade. Men ingen steder med så mange cykler.

Uanset hvilken løsningsmodel det vælges at arbejde videre med, vil der opstå et behov for at revurdere den samlede trafikplan for hele byområdet mellem Tagensvej og Ågade, for at tilpasse de nuværende trafikale restriktioner til den valgte model.



04

BYRUM OG SAMMENHÆNG MED LØSNINGSMODELLER

Det indgår i opgaven at udpege en afgrænsning af de byrum, som er relevante at behandle i projektet, og at udpege hvor hovedindsatsen byrumsmæssigt kan være.

Det er ikke muligt at udpege disse byrum uden at overveje fremtidige funktioner og muligheder, vurdering af behov og hvor man får mest for den økonomiske investering. Endelig vil byrumsstrategien hænge uløseligt sammen med valg af trafikale løsninger.

Tilgangen er således at tage udgangspunkt i de trafikale løsninger, afdække hvilke muligheder de efterlader og til sidst vurdere de mest hensigtsmæssige lokaliteter for en byrumsmæssig indsats.

I de efterfølgende byrumsbetragtninger skal det pointeres, at Søtorvet og Nørrebro stationsområde ikke er medtaget. Søtorvet udgår fordi den arkitektonisk tilhører selve broforbindelsen, og dens udformning klart er bestemt af den trafikale løsning, man måtte komme frem til. Desuden arbejdes der med en omlægning af denne side af søfronten, hvilket også kan få indflydelse på projektet.

Stationsområdet ved Nørrebro Station hænger helt sammen med metroprojektet og de omlægninger dette kunne medføre. Desuden af evt. byggeri på basargrunden og relationen til superkilen. Derfor vil det ikke være hensigtsmæssigt at "gætte" på et projektområde her. Borger-/beboerpanelet har tilsluttet sig disse betragtninger.

Model 1 – trafikdæmpet med kort busgade

Modellen fastholder gaden opdelt med forskellige trafikarealer. Dette er pladskrævende, og selv om tværsnittet optimeres, giver det kun begrænset ekstra areal til fortov og ophold. Hvis der skal etableres bedre opholdsarealer, aflæsningszoner og pauser til ophold, er det derfor vanskeligt

i selve gaderummet. Derfor peges på lokaliteter med tværgående karakter, arealer umiddelbart uden for selve gaden og særligt udvalgte punkter. Konkret drejer det sig om:

Tværgående passage ved Nørrebro Park. Her er der cykelpassage på tværs og plads til at behandle byrummet arkitektonisk/landskabeligt og mulighed for at styrke sammenbindingen mellem gaden og parken. En indsats her vil fortsætte det kontinuerte byrum, og dermed tydeliggøre den meget vigtige grønne korridor på Nørrebro, som parken har.

Torvearealerne omkring Stefans Kirke. På dette sted får den trange og pulserende Nørrebrogade en lille pause omkring et bymonument, kirken. Hvis de to sideliggende gader inddrages i omlægningen og plankeværker mv. omkring kirken nedbrydes, kan der etableres en plads med format. Som rum virker dette sted ikke tomt, fordi kirken skaber stedets betydning. Samtidig kan det inddrages til folkelige aktiviteter, torveplads etc., der naturligt kan knytte sig til pulsen på Nørrebrogade. Pladsen vil virke som lokalområdets samlingssted. En afbrydelse af de to sidegader vil desuden kunne lette trafikken på Nørrebrogade.

Sidegadernes tilslutninger er en oplagt mulighed for at skaffe plads for ophold, gadeudstyr, grønne elementer og/eller plads for vareaflysning uden at genere trafikken på selve Nørrebrogade. Dette kan bl.a. ske ved lukning af enkelte gaders tilslutning til Nørrebrogade. De største gader samt gader med bustrafik vil næppe være relevante (fx Hillerødgade og Fælledvej). Derfor kan der peges på tilslutningerne ved Blågårdsgade, Slots-gade, Møllegade, Kapelvej, Solitudevej, nabogade til Meinungsgade, Fynsgade m.fl. på det indre Nørrebro. Tilsvarende kan samme betragtninger gælde for sidegadetilslutningerne på ydre Nørrebro f.eks. ved Uffesgade, Heinesgade, Sorgenfrigade, Skodsborggade, Farumgade og Ole Jørgensensgade.



BYRUM OG SAMMENHÆNG MED LØSNINGSMODELLER

Princippet er, at gader der ikke går i dybden i baglandet kan inddrages mhp. lukning. Nogle af disse gader er i forvejen amputerede vejstykker efterladt fra bysaneringen i 60- og 70-erne og fremstår i dag uden mening i forhold til den typiske gadestruktur.

Det antages, at en gennemgribende omlægning af hen ved 2/3 af disse gadetilslutninger kan blive relevant, men det kræver en nøjere vurdering for at udpege de enkelte gadestrækninger.

Busgade. Hvor der etableres en kort busgade mellem Fælledvej og Elmegade (og/eller ved overgangen Nørrebro Park) er der anledning til at behandle denne strækning som byrum.

(for illustration af modellen henvises til illustration side 20-27)

Model 2 – ensretning af biltrafik

Modellen har et asymmetrisk tværsnit og sammenlægger bus- og cykeltracé i den ene retning, hvilket giver mere plads til busstoppesteder og fortovsarealer. Løsningsmodellen giver derfor også mulighed for en større byrumsindsats i gaden og ved steder med tværgående trafik. Der peges derfor på de vigtigste butiksstrøg samt steder hvor tværgående forbindelse kan etableres.

Nørrebro Park. Som i model 1 kan der her skabes en bedre sammenhæng på tværs og opholdsmuligheder som pause på Nørrebrogade.

Strækningen Runddelen til Stefans Kirke. Strækningen er ydre Nørrebros handelsstrøg og den lidt ekstra plads, der kan opnås ved et nyt gadeprofil, bør udnyttes byrumsmæssigt.

Små gader kan lukkes helt eller hjørnerne kan udnyttes på anden vis sammen med egentlige overkørsler. (På den måde

skabes nogle pladsrum med mulighed for direkte sollys, hvilket er lidt af Nørrebrogades problem.)

Kortere sidegader kan helt omlægges, der hvor sidegaden har en fornøden bredde og fx fører ind i baglandet til en institution (fx ved Gormsgade, Allersgade). Svingbaner, buslommer og facadeforsætninger på Nørrebrogade kan inddrages, hvorved fortovsbredden kan øges og give mulighed for ophold i den side, hvor busgaden ligger.

Runddelen. Modellen fordrer trafikale omlægninger ved Runddelen, hvilket kan være en anledning til byrumsomlægninger her. Det er især de 4 afrundede hjørner, der synes interessant samt forholdet til kirkegården.

Strækningen Fælledvej – Stengade (Alternativt Søerne – Kapelvej). Denne forretningsorienterede strækning kan opgraderes for at gøre handelsstrøget mere attraktivt og forbedre busstoppesteder. På en del af strækningen er gaden i forvejen bredere end normalt.

(for illustration af modellen henvises til illustration side 30-37)

Model 3 – bus-/cykelgade

Med et fællestracé for busser og cykler og reduktion af øvrig trafik til ærindetrafik skabes megen plads for ophold, udstilling, afsætnings- og standsningspladser samt plads for cykelparkering og andre byrumselementer. Den byrumsmæssige indsats bør derfor ligge i selve gaden, og delstrækninger kan udvælges til en særlig behandling.

I princippet ombygges hele strækningen. Indsatsen behøver dog ikke at være ens overalt. Nogle strækninger kan bearbejdes mindst muligt for primært at leve op til den nye trafikale situation. Andre kan bearbejdes mere detaljeret, men ikke nødvendigvis ens.

Handelsstrøgene på både indre og ydre Nørrebro. Modellen giver mulighed for væsentlige forbedringer for fodgængere og forretninger på de primære handelsstrøg. Der bør skabes bedst mulige forhold for den tværgående trafik, således at byrummet funktionelt etablerer sig på tværs af gaden. Dette især på indre Nørrebro, hvor Rantzausgade, Fælledvej, Blågårdsgade og Elmegade bør ses som en el af en lokal centerdannelse.

Promenaden langs Assistens Kirkegård. Strækningen langs Assistens Kirkegård kan med den nye profilering opgraderes betydeligt og gives en helt ny identitet, der bryder med de trange pladsforhold som hele Nørrebrogade ellers præges af.

(for illustration af modellen henvises til illustration side 40-47)



05

MODEL 1 - TRAFIKDÆMPET MED KORT BUSGADE

Generelt gælder for alle tre løsningsmodeller, at de er illustreret på dispositionsforslagsniveau. Dette betyder, at tegningerne viser, hvordan trafikarealerne kan disponeres principielt, og tværsnit viser de principielle foreslåede bredder.

Der er ikke hermed taget endelig stilling til udformningen af de enkelte lokaliteter, ligesom der ikke er taget hensyn til portadgange eller lignende. Der er heller ikke foretaget en konkret udformning af de enkelte kryds. Der er tale om principper.

En nærmere konkretisering af løsninger i kryds og på delstrækninger vil ske i den efterfølgende fase, hvor der bliver udarbejdet egentlige projektforslag for den helhedsplan, der vil blive foretrukket. I denne sammenhæng tages hensyn til kapacitetsforhold i kryds, kanalisering m.m.

Model 1

Denne løsningsmodel baseres på en traditionel opdeling af trafikarealet til henholdsvis fodgængere, cykler og biler. Kørebanearealerne indsnævres og der tages udgangspunkt i mindstebredder for henholdsvis fortovej og cykelsti på 2,5 m.

Tværsnittet er vist sammenholdt med det eksisterende tværsnit. Den nuværende bredde på Nørrebrogade er de fleste steder ca. 19 m.

Ud for Assistens Kirkegård er der en bredde på 21-22 m, og på strækningen fra Fælledvej til Søerne øges bredden fra 19 m til mere end 25 m. Denne breddeforøgelse giver mulighed for at øge bredden af cykelstierne på strækningen frem mod Dronning Louises Bro, hvor der i dag er væsentlige fremkommelighedsproblemer.

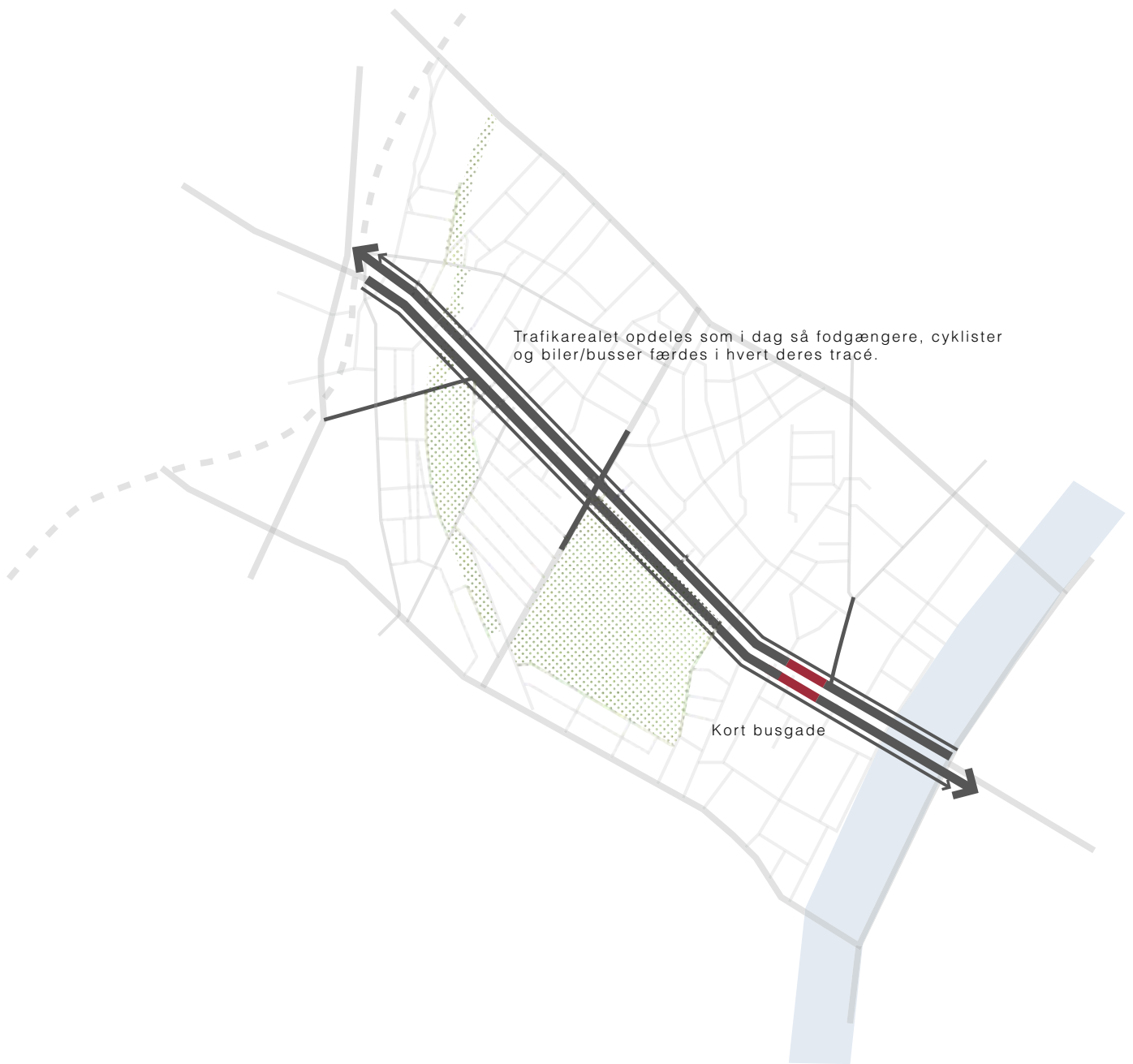


Diagram for model 1

MODEL 1 - TRAFIKDÆMPET MED KORT BUSGADE

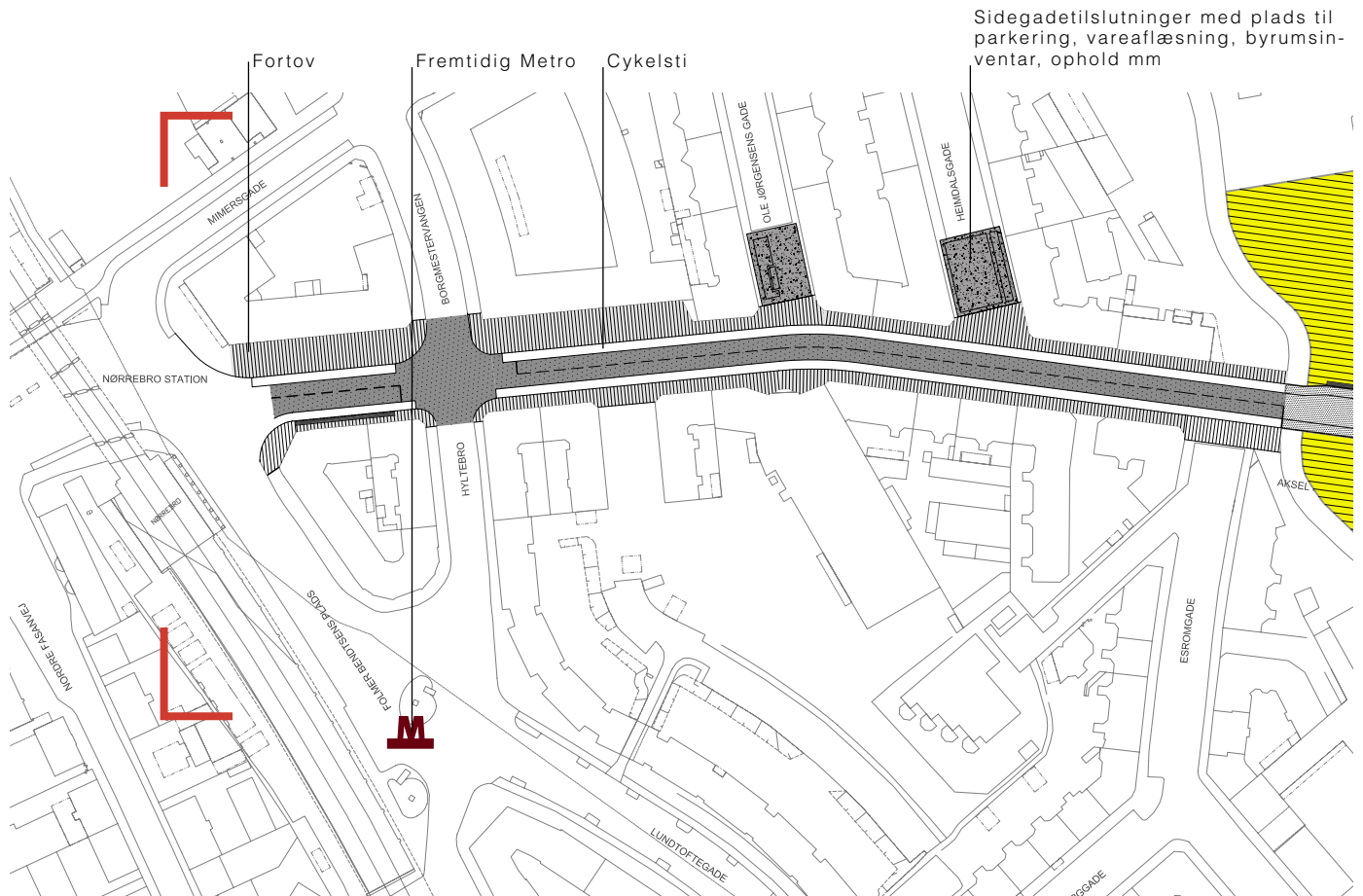
På tværsnittegningen er areal ud over de 7 m til kørebane og 2 x 2,5 m minumbredde til cykelsti principielt vist som fortov, men hvor der er stort behov herfor, kan det naturligvis også benyttes til udvidelse af cykelsti. I udgangspunktet var det forudsat som et princip, at der ved busstoppesteder blev etableret en busperon til buspassagerer uden på cykelstien (=fremrykkede busstop), og at biltrafikken skulle afvikles efter bussernes kørselsrytme. Det forventedes at anvendelse af dette princip ville fjerne en del gennemkørende trafik. Ved de indledende konsekvensvurderinger viste det sig imidlertid, at dette løsningsprincip meget hurtigt ville medføre tilbagestuvning gennem kryds og andre u hensigtsmæssige konsekvenser.

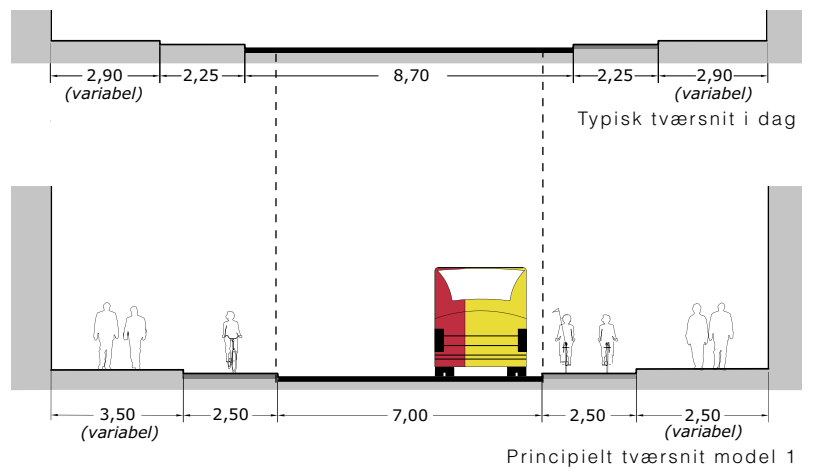
Den nu skitserede løsningsmodel baseres derfor på, at som minimum skal personbiler kunne passere en holdende bus. Dette medfører desuden, at der ikke bliver bredde nok til at etablere busperroner, som mindst bør have en bredde på 2-3 m.

Som virkemidlet til at reducere biltrafikken indeholder denne løsningsmodel derfor i stedet en kort busgade (eller et superstoppested) placeret mellem Elmegade og Fælledvej. Dette giver mulighed for at omlægge buslinie 3A fra Elmegade til Fælledvej, med deraf følgende væsentlige bedre omstigningsmuligheder mellem 3A og 5A. Behovet herfor er relativt stort i dag.

Almindelig privat biltrafik må ikke køre gennem busgaden. Kun "ærindetraffic" vil

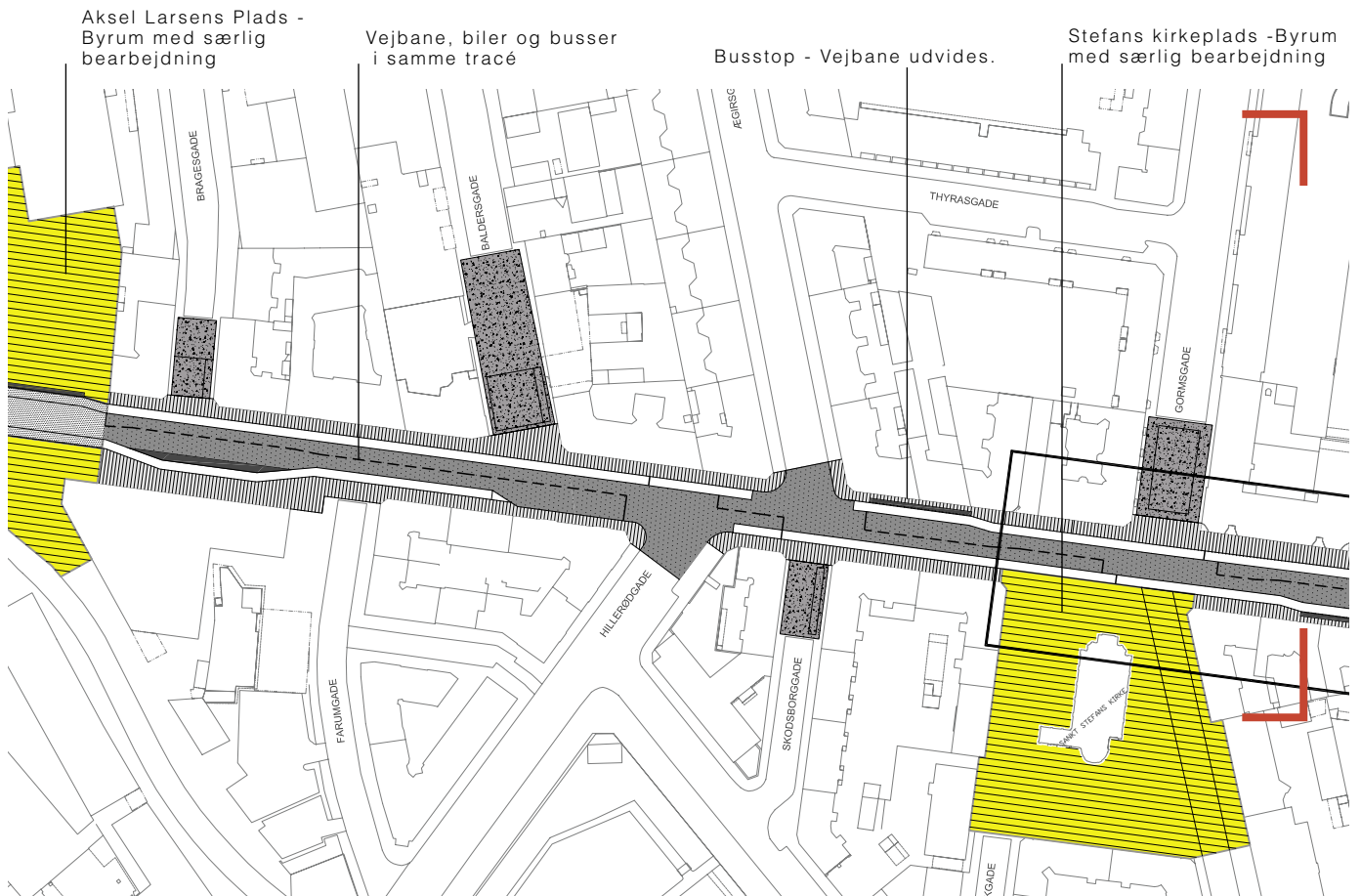
NØRREBRO STATION - STEFANS KIRKE





Principielt tværsnit for model 1 sammenlignet med et typisk tværsnit på Nørrebrogade i dag på ca. 19 m. 1:200

Model 1
Situationsplan 1: 2000



MODEL 1 - TRAFIKDÆMPET MED KORT BUSGADE

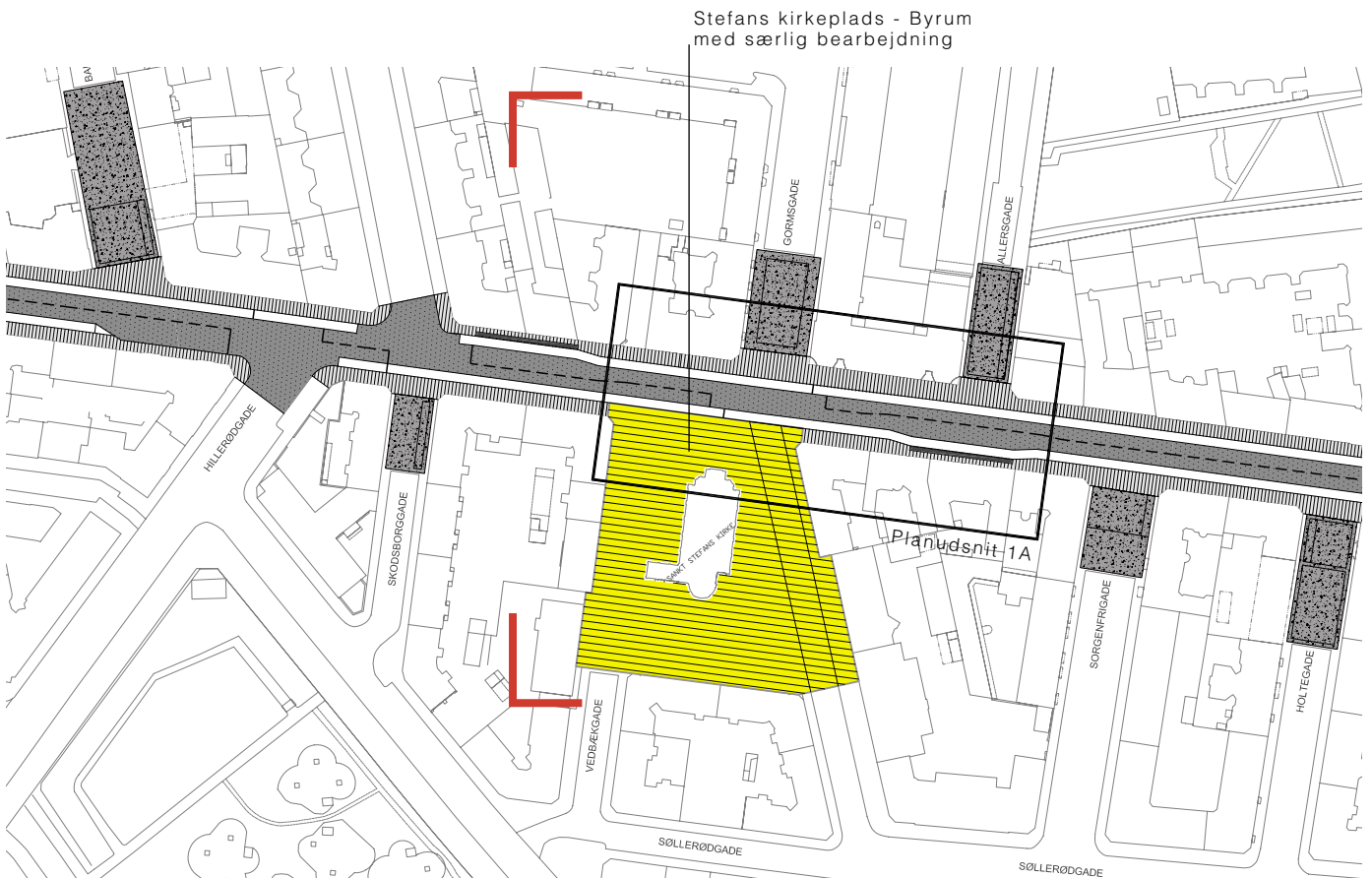
være tilladt. Hvis det viser sig for vanskeligt at sikre overholdelsen heraf, kan busgaden f.eks. suppleres med en bussluse. Placeringen af busgaden ved Fælledvej/Elmegade er principiel. Den angiver ønsket om at placere en trafikal hindring for den private biltrafik på strækningen. Derfor kunne den også i princippet placeres andre steder på den samlede strækning, ligesom den kunne suppleres med en ekstra sluse.

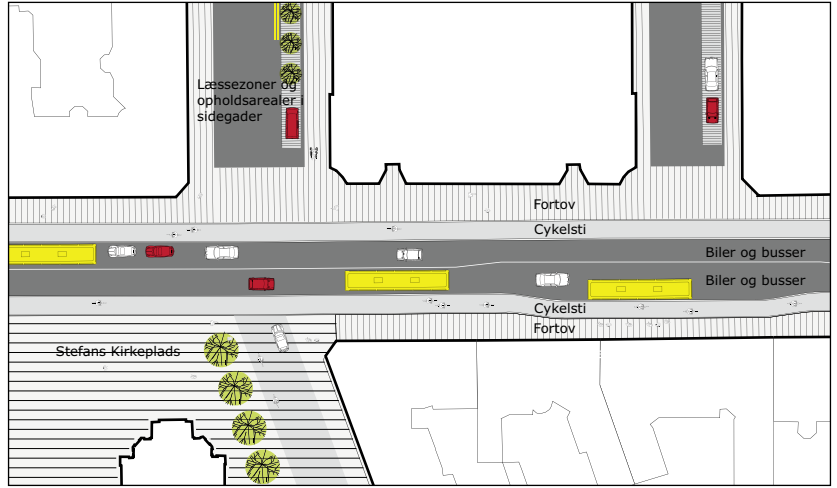
Når busgaden er valgt placeret som vist, er det fordi den resulterende trafikreduktion vil være størst på dette sted. Busgaden giver mulighed for en tydeligere og mere bekvem omstigning mellem busser på langs og på tværs af Nørrebrogade. Busslusen vil kunne opfattes som et bredt fodgængerfelt og dermed virke befordren-

de for at komme på tværs af gaden netop her, hvor der er en del bymål i baglandet på begge sider af gaden. Endelig vil busgaden samtidig medføre et skift i byrummet, hvorved den styrker denne del af gaden som indre Nørrebros handelsgade.

Mulighederne for kortvarig parkering og ophold uden for myldretiderne - f.eks. til vareafsætning m.m. - er tilstræbt opretholdt i et omfang som i dag. Parkerings- og læssezoner kan placeres i særligt afgrænsede parkeringslommer, samt ved tilstødende sideveje.

STEFANS KIRKE - NØRREBROS RUNDDEL

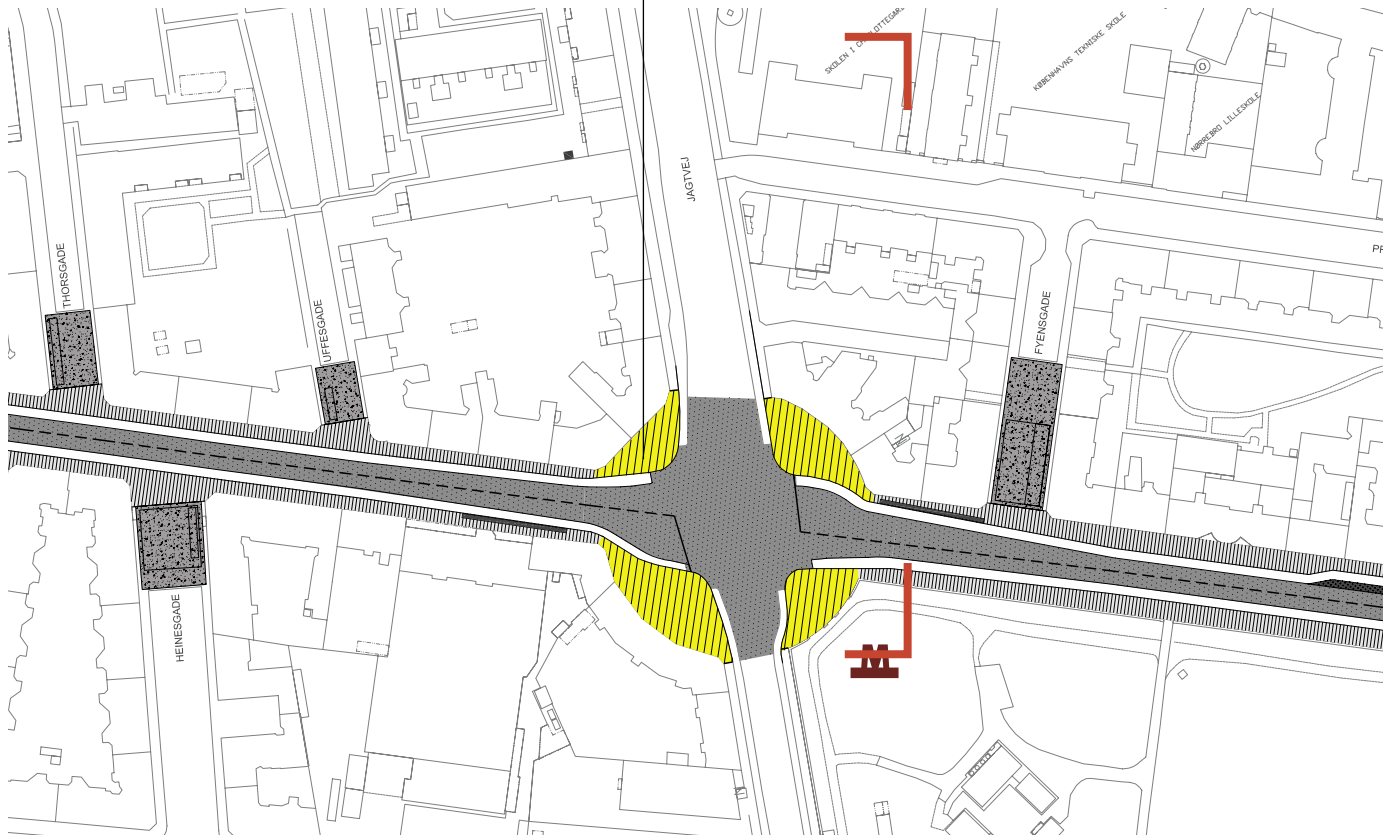




Planudsnit 1A
Ved Stefanskirken

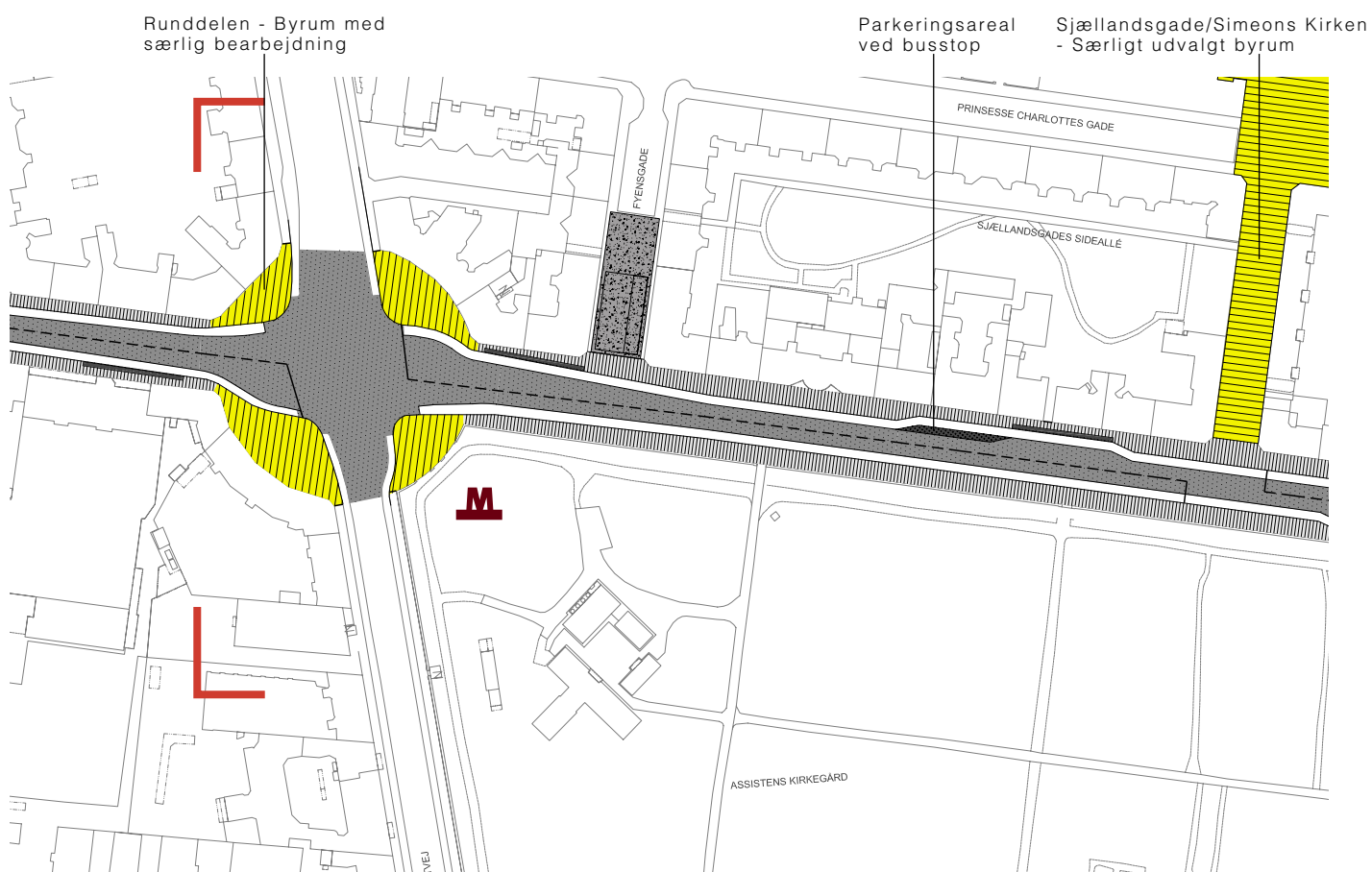
Model 1
Situationsplan 1: 2000

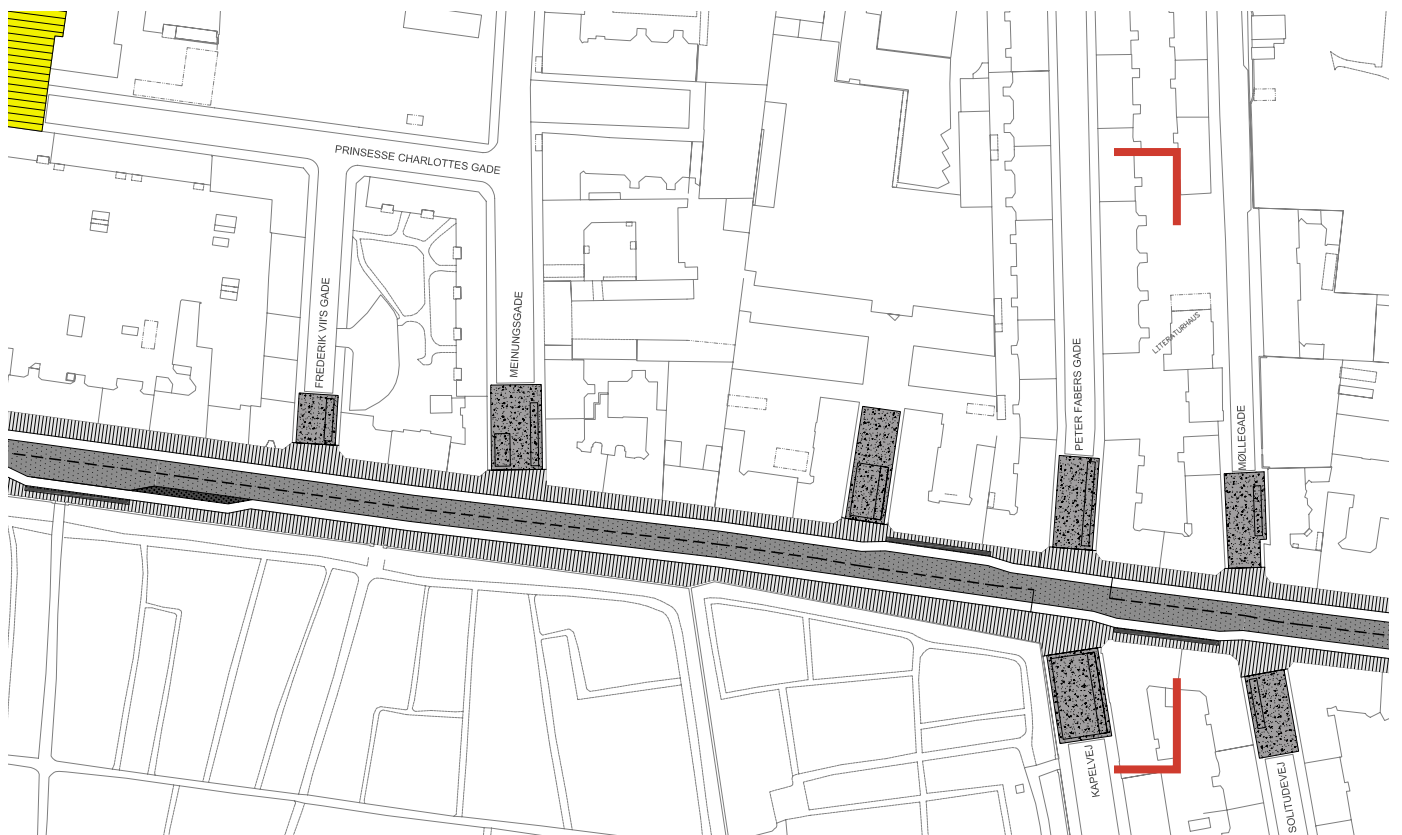
Runddelen - Byrum med
særlig bearbejning



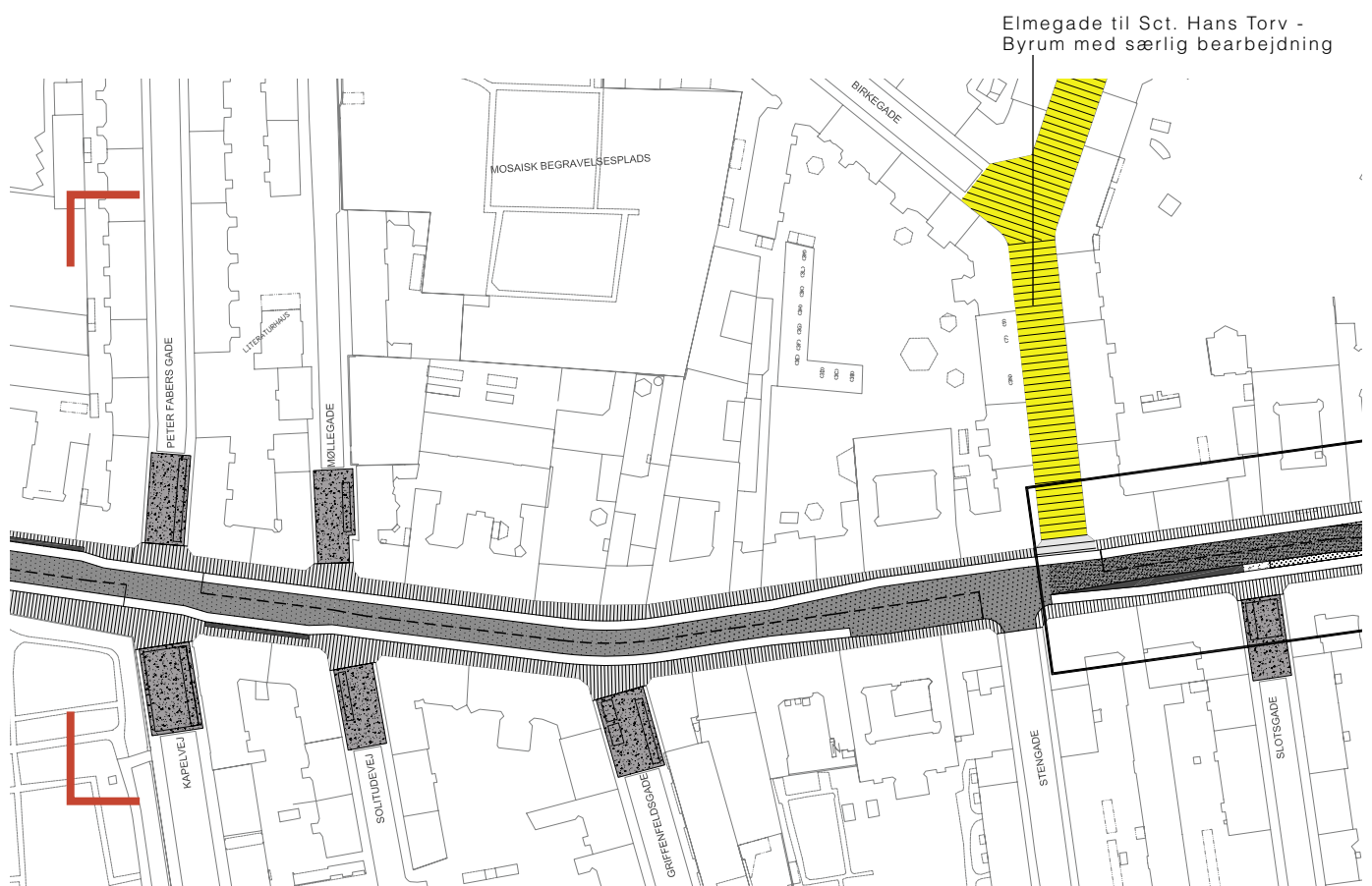
MODEL 1 - TRAFIKDÆMPET MED KORT BUSGADE

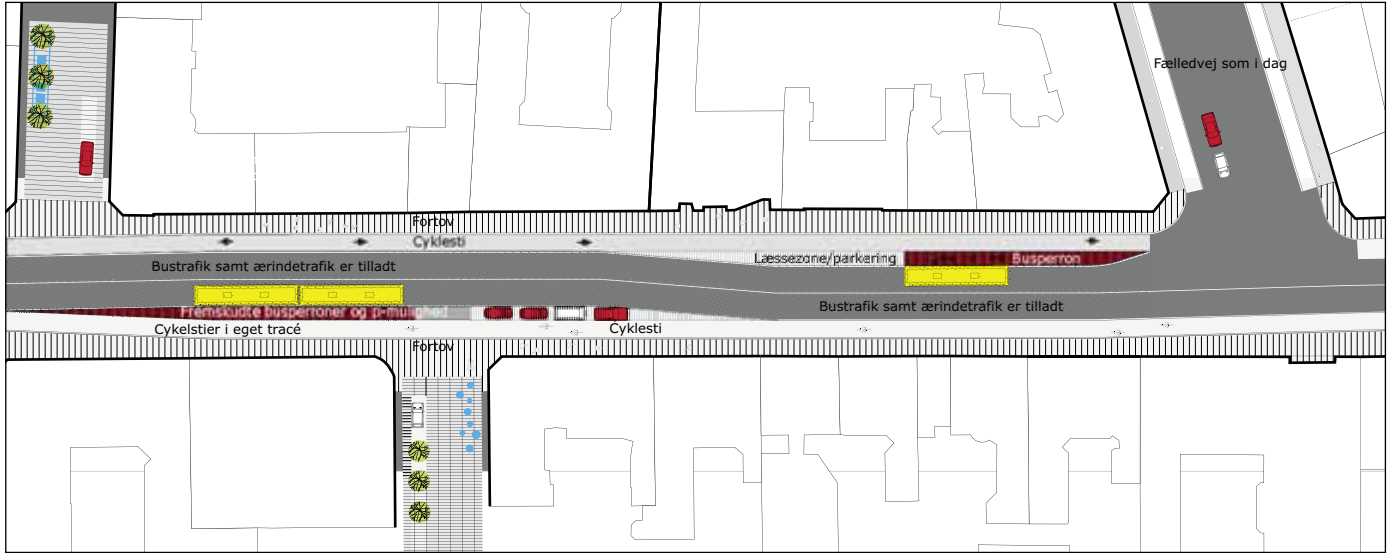
NØRREBROS RUNDDDEL - KAPELVEJ





KAPELVEJ - SØERNE

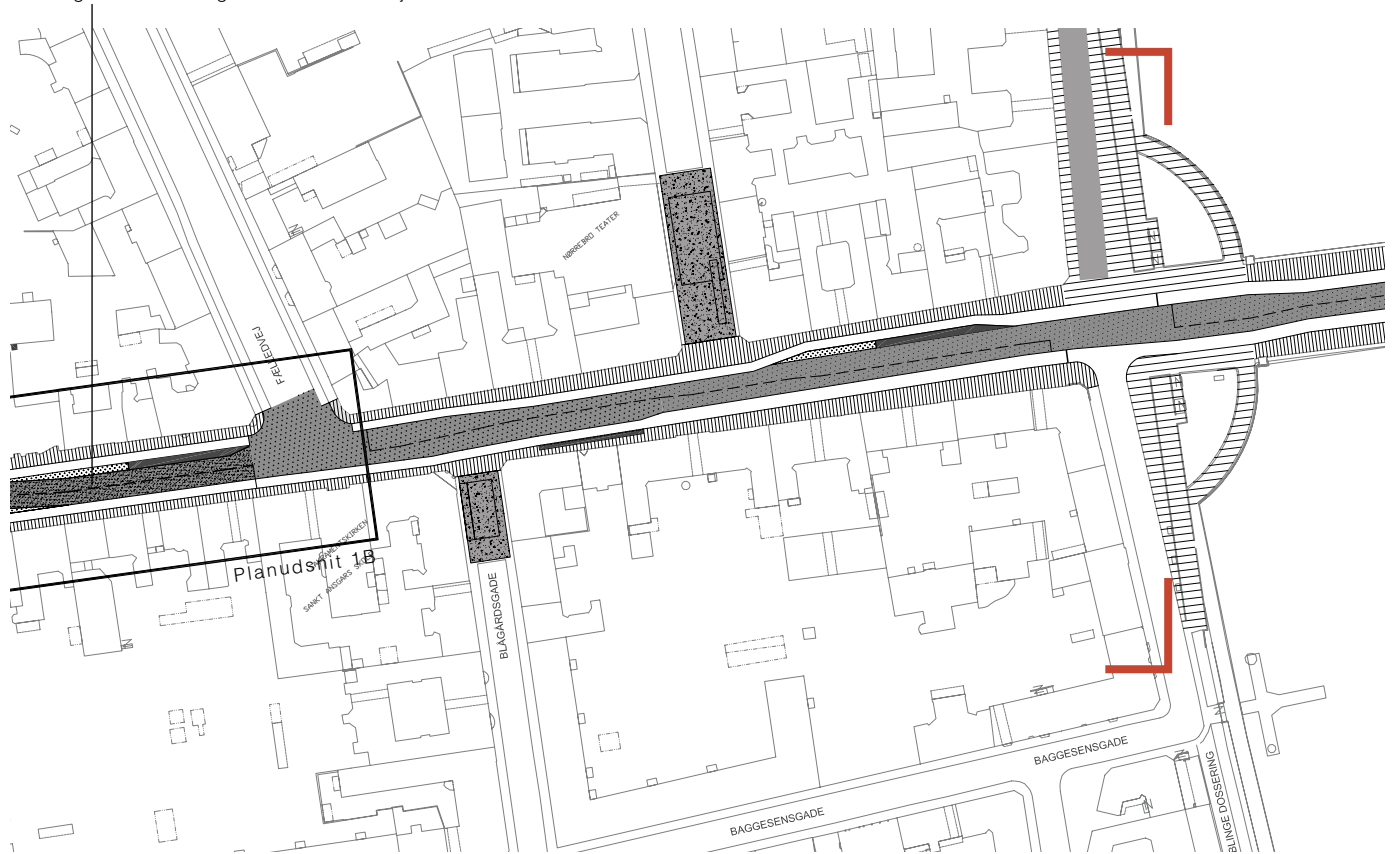




Planudsnit 1B
Busgade fra Stengade til Fælledvej

Model 1
Situationsplan 1: 2000

Busgade fra Stengade til Fælledvej



06

MODEL 2 - ENSRETNING AF BILTRAFIK

Hovedvirkemidlet ved denne model er en ensretning af den private biltrafik. Herved flyttes biler væk fra Nørrebrogade. I det kørespor, som privatbilerne ikke må køre i, er der kun busser og "ærindetrafik". Det giver mulighed for at dobbeltudnytte kørebanearealet til både busser og cykler, således som der er flere eksempler på herhjemme og i udlandet. Herved kan det areal, som cykelstien i samme køreretning har beslaglagt, frigives til andre formål, primært for fodgængere eller for en bredere cykelsti i den modsatte retning.

Det er foreslået at ensrette biltrafikken fra henholdsvis Nørrebro station og fra Søerne frem mod Nørrebros Runddel. Den private biltrafik vil da fra områder uden for Nørrebro kunne køre ad Nørrebrogade frem til de ønskede mål langs denne, og så søge bort ad sidegaderne, f.eks. med mål her eller videre mod Tagensvej og Ågade-linien. Den private biltrafik kan ikke passere Runddelen, og må derfor senest dreje fra ad Jagtvej. Der er ikke i denne fase af projektet taget stilling til, i hvilket omfang der kan drejes fra, både til højre og venstre fra Nørrebrogade.

Kun bustrafik, cykler og fodgængere kan passere gennem Runddelen ad Nørrebrogade. Ved at etablere bus- og cykelgade i kørebaneerne mod Søerne og mod Nørrebro station, opnås der væsentlig bedre plads til de særligt store cykeltrafikmængder om morgenen mod stationerne Nørreport og Nørrebro.

Trafikrestriktionerne på sidevejene, f.eks. ensretninger og vejlukninger, må revurderes for at sikre den bedste afvikling af trafikken fra Nørrebrogade.

I den modsatte retning udformes kørebane til blandet bus- og cykeltrafik. For at forbedre bussens mulighed for at overhale cykler, og for at cykler sikkert kan overhale en bus, der holder ved stoppested, er køresporet øget med 1 m til 4,5 m.



Diagram for model 2

MODEL 2 - ENSRETNING AF BILTRAFIK

Som tidligere nævnt, ligger der en udfordring i at afvikle cykler og busser på samme areal. Eksempler på løsninger herhjemme og i udlandet viser, at det kan lade sig gøre - om end der ikke kendes eksempler med tilnærmelsesvis så mange cykler, som der kører på Nørrebrogade.

Sikkerhed og tryghed skal sættes i højsædet, og der skal introduceres og markedsføres en hel ny trafikultur, hvor trafikanterne skal tage hensyn til hinanden, og buschaufførerne skal måske uddannes specielt hertil på en anden måde end i dag.

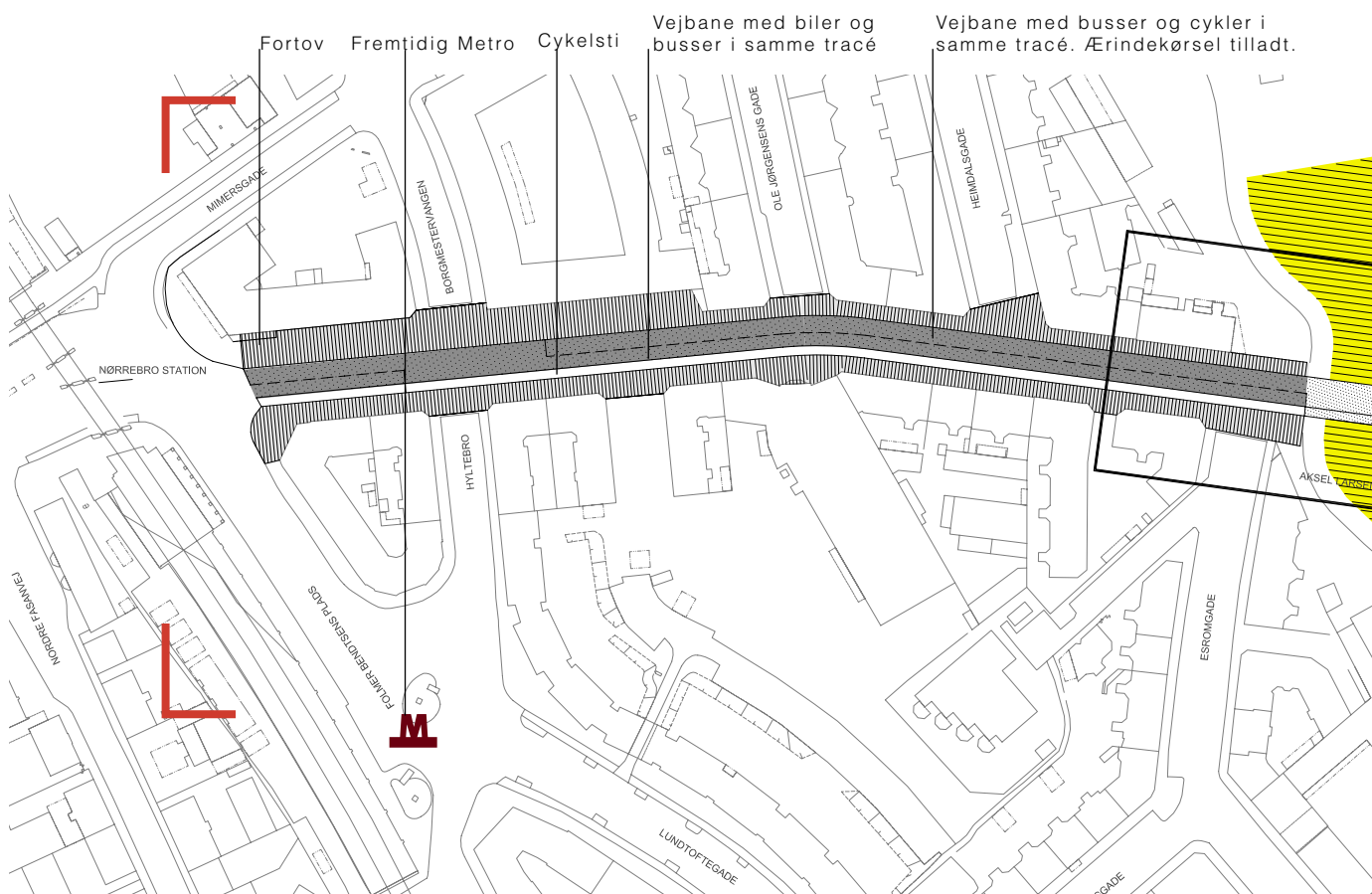
Man kan sige, at løsningen delvis baserer sig på princippet om "shared space", som med succes benyttes flere steder i Europa.

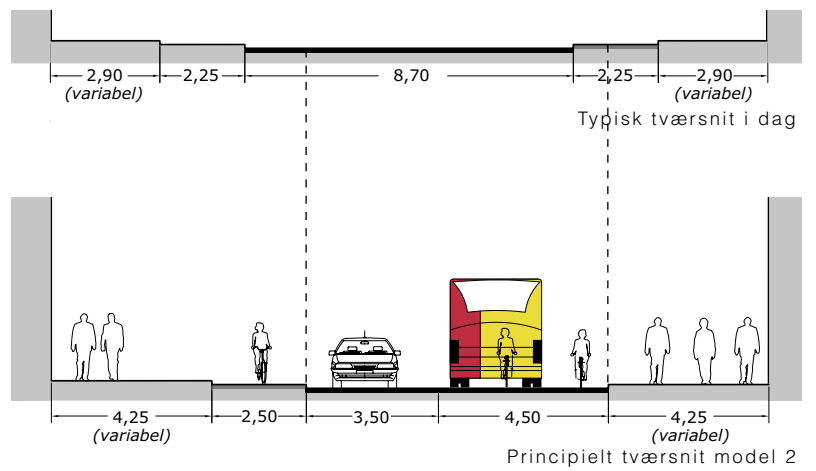
Det ventes, at der skal være en hastighedsbegrænsning på 30 eller 40 km/t, og som tidligere nævnt, kan det overvejes at reducere bussernes antal, f.eks. ved at forlægge buslinien 350 S til Ågade-linien.

For Nørrebrogade kan der således blive tale om helt særlige krav, måske både til busliniens forløb uden for Nørrebrogade, og måske til materiel m.m. Målet må være at langt de fleste buspassagerer, der kører i bus på Nørrebrogade, også har konkrete mål på Nørrebrogade eller tæt ved. Det vil sige personer der bor, arbejder, uddanner sig eller har andet reelt ærinde på eller i nærheden af gaden.

Varetrafik og korttidsparkering tilgodeses dels som omtalt under model 1 og dels på særlige afmærkede arealer (f.eks. læssezoner) i princippet på fortovsarealer. Dette princip omtales nærmere i næste kapitel.

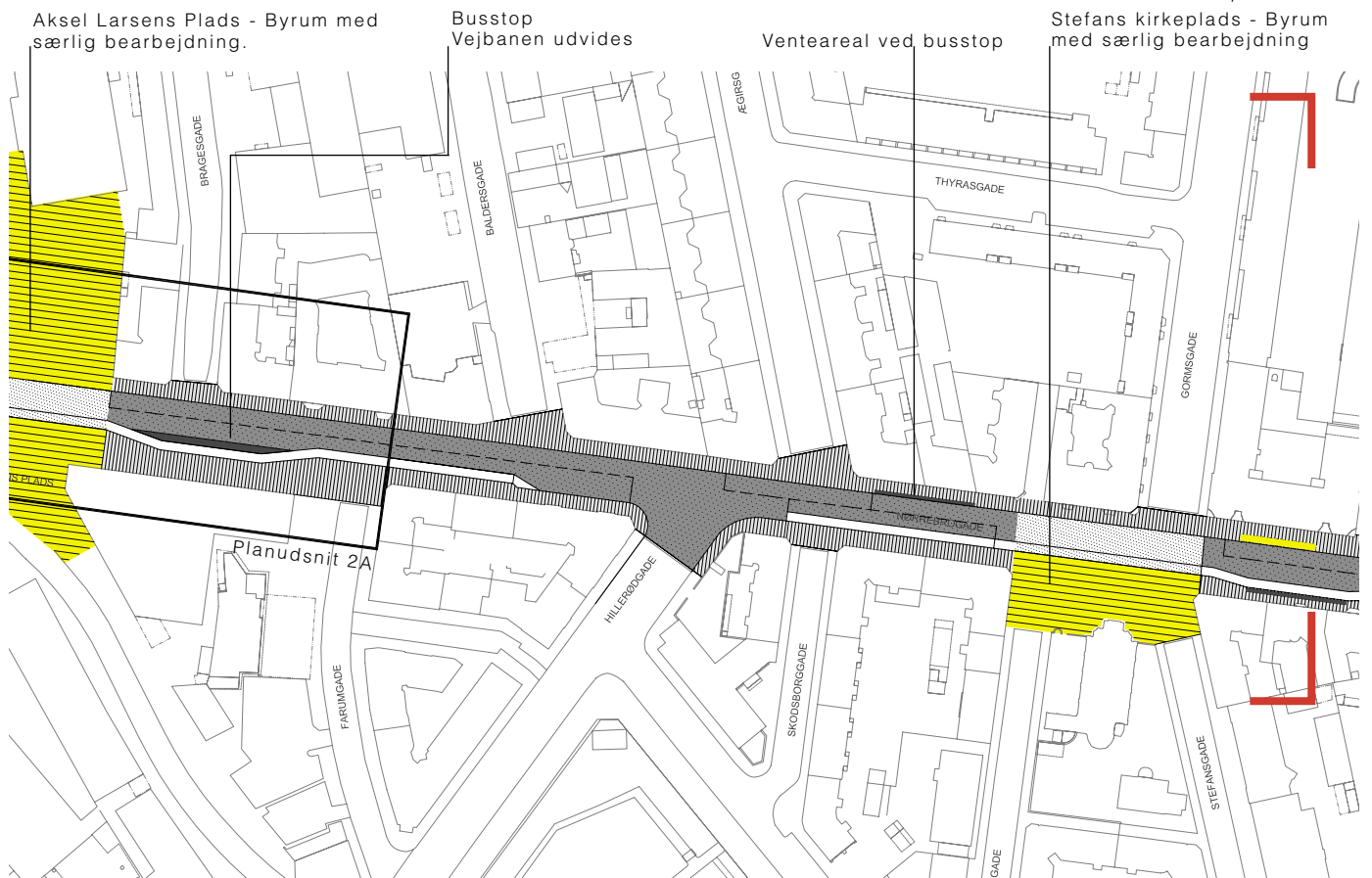
NØRREBRO STATION - STEFANS KIRKE





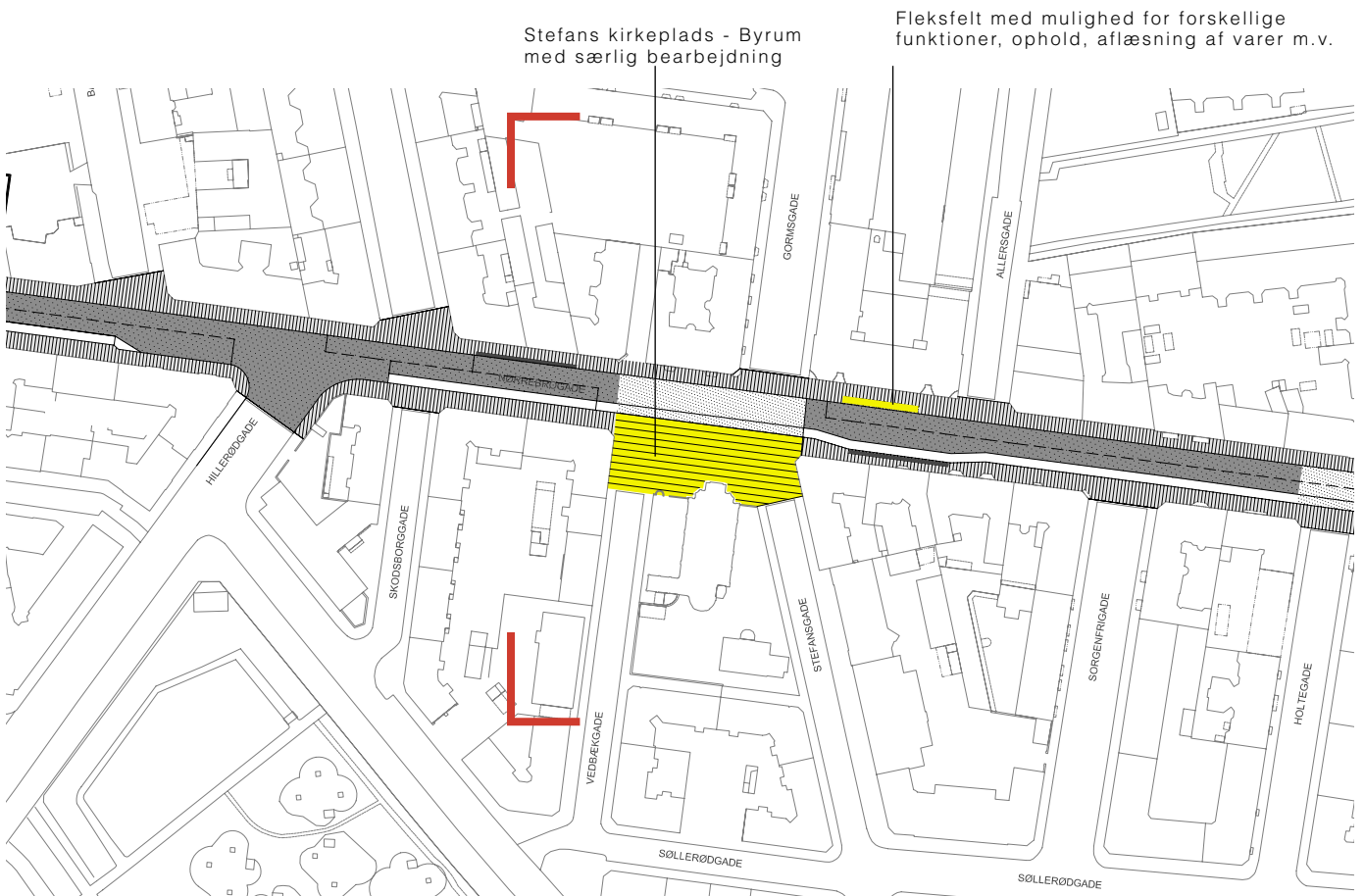
Principielt tværsnit for model 2 sammenlignet med et typisk tværsnit på Nørrebrogade i dag på ca. 19 m.
1:200

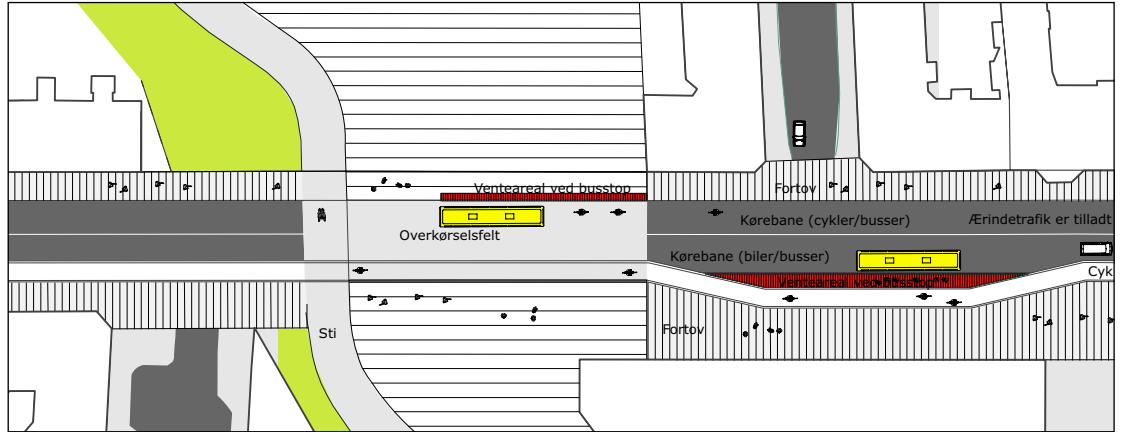
Model 2
Situationsplan 1: 2000



MODEL 2 - ENSRETNING AF BILTRAFIK

STEFANS KIRKE - NØRREBROS RUNDDEL

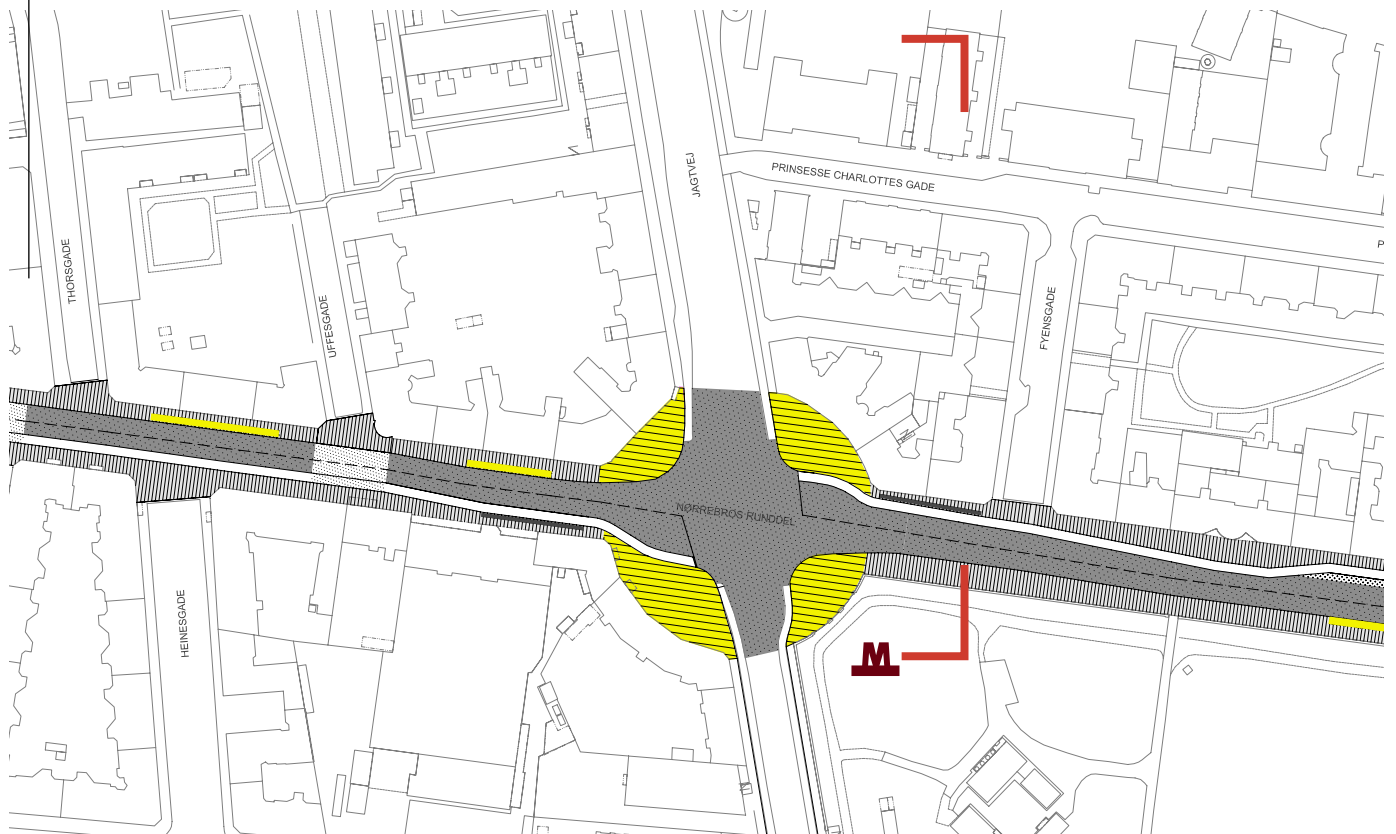




Planudsnit 2A
Aksel Larsens Plads

Model 2
Situationsplan 1: 2000

Særlig belægning på vejbane
markerer overgange



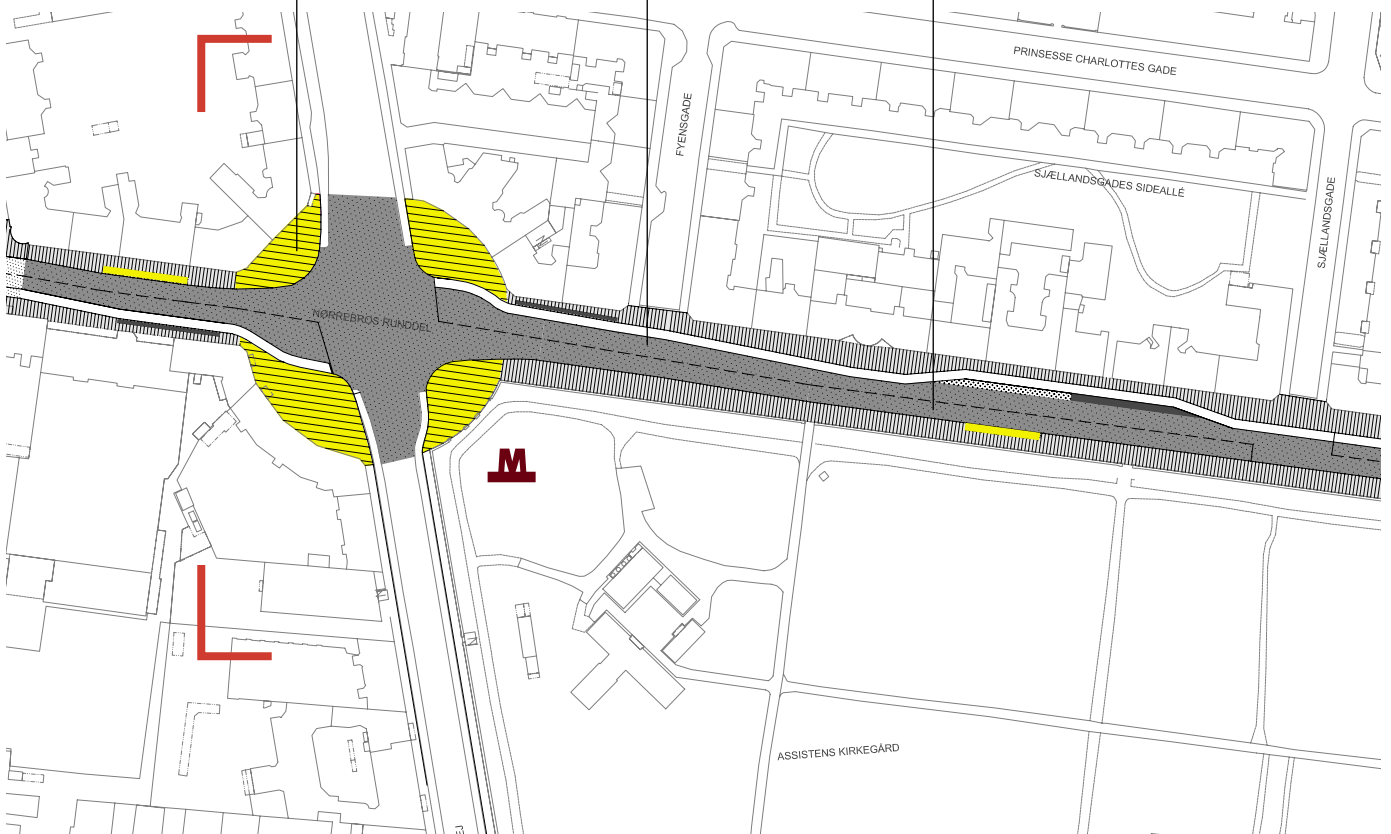
MODEL 2 - ENSRETNING AF BILTRAFIK

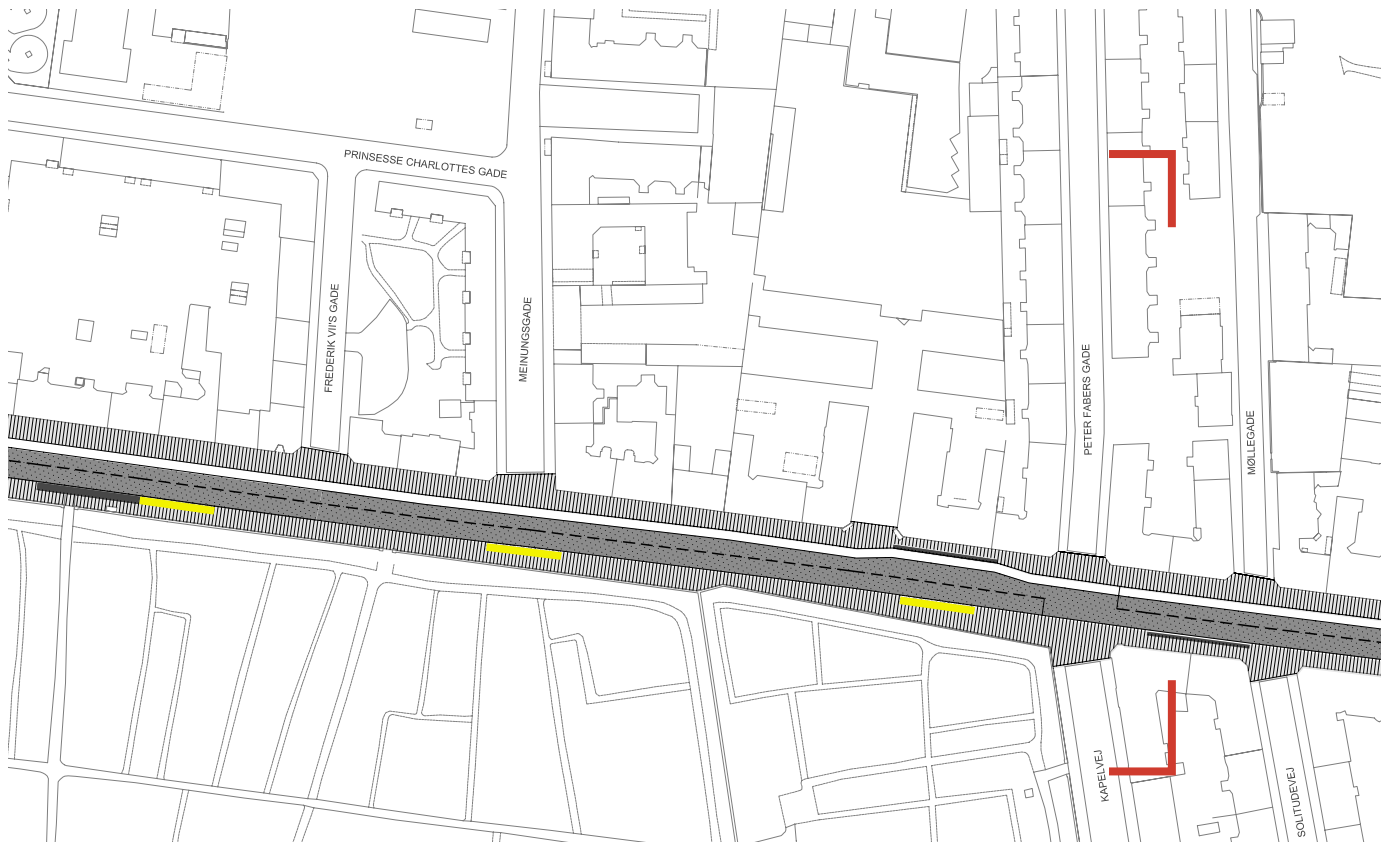
NØRREBROS RUNDDEL - KAPELVEJ

Runddelen - Byrum med særlig bearbejdning

Vejbane med biler og busser i samme tracé

Vejbane med busser og cykler i samme tracé. Ærindekørsel tilladt.



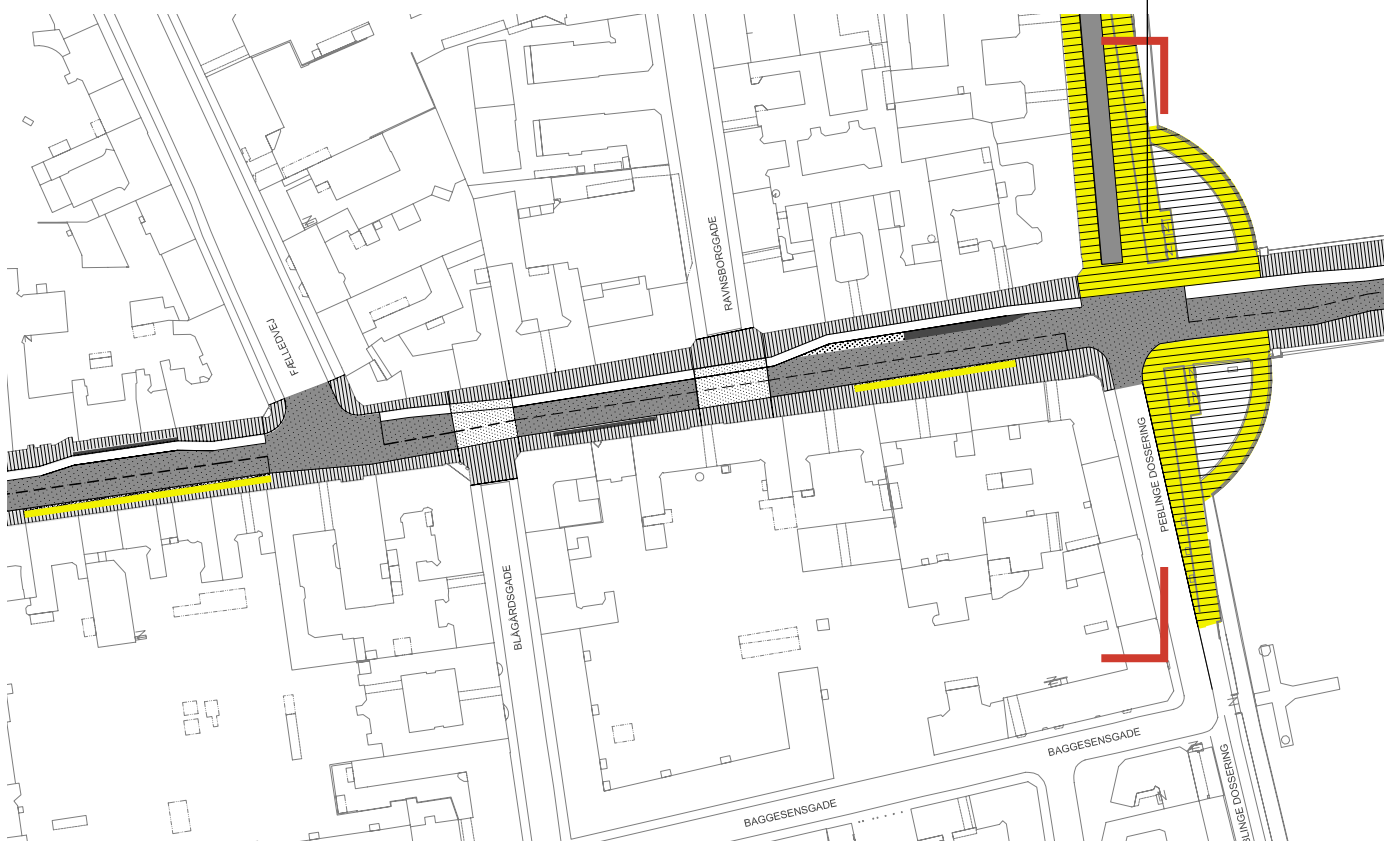


MODEL 2 - ENSRETNING AF BILTRAFIK

KAPELVEJ - SØERNE



Byrum med særlig bearbejdning



07

MODEL 3 - BUS-/CYKELGADE

I denne model rendyrkes princippet fra model 2 med blanding af busser og cykler på samme køreareal og øvrig biltrafik begrænset til dem med et helt konkret ærinde på de enkelte delstrækninger. Denne "ærindetrafik" må kun benytte den pågældende delstrækning, og skal benytte sidevejene umiddelbart før og efter delstrækninger som til og fra kørselsvej.

Cykelstierne nedlægges i begge sider og selve kørebanearealet øges til 2x4 m for at give bedre plads til passage mellem cykler og busser.

Som det fremgår af principtværsnittet på side 41 øges fortovsbredden markant med ca. 4 m.

Det brede fortovsareal kan på forskellige tidspunkter af døgnet bruges til forskellige formål. Busserne stopper direkte ved kantstenen. Vente- og opholdsareal til buspassagerer indrettes og markeres særskilt på fortovsarealet. Andre steder på fortovet markeres arealer, som f.eks. uden for myldretider kan benyttes til læsezoner etc. Der bliver også bedre plads til at indrette opholdsarealer, udstilling og f.eks. udeservering. Forholdene for de handlende forventes således også at blive forbedret.

Principperne om "shared space" bliver i denne løsningsmodel udnyttet i endnu større udstrækning end i model 2. Ikke alene deler busser og cykler nu hele kørearealet, men fortovsarealet kan også i forskellige tidsperioder bruges af andre end fodgængere.



Diagram for model 3

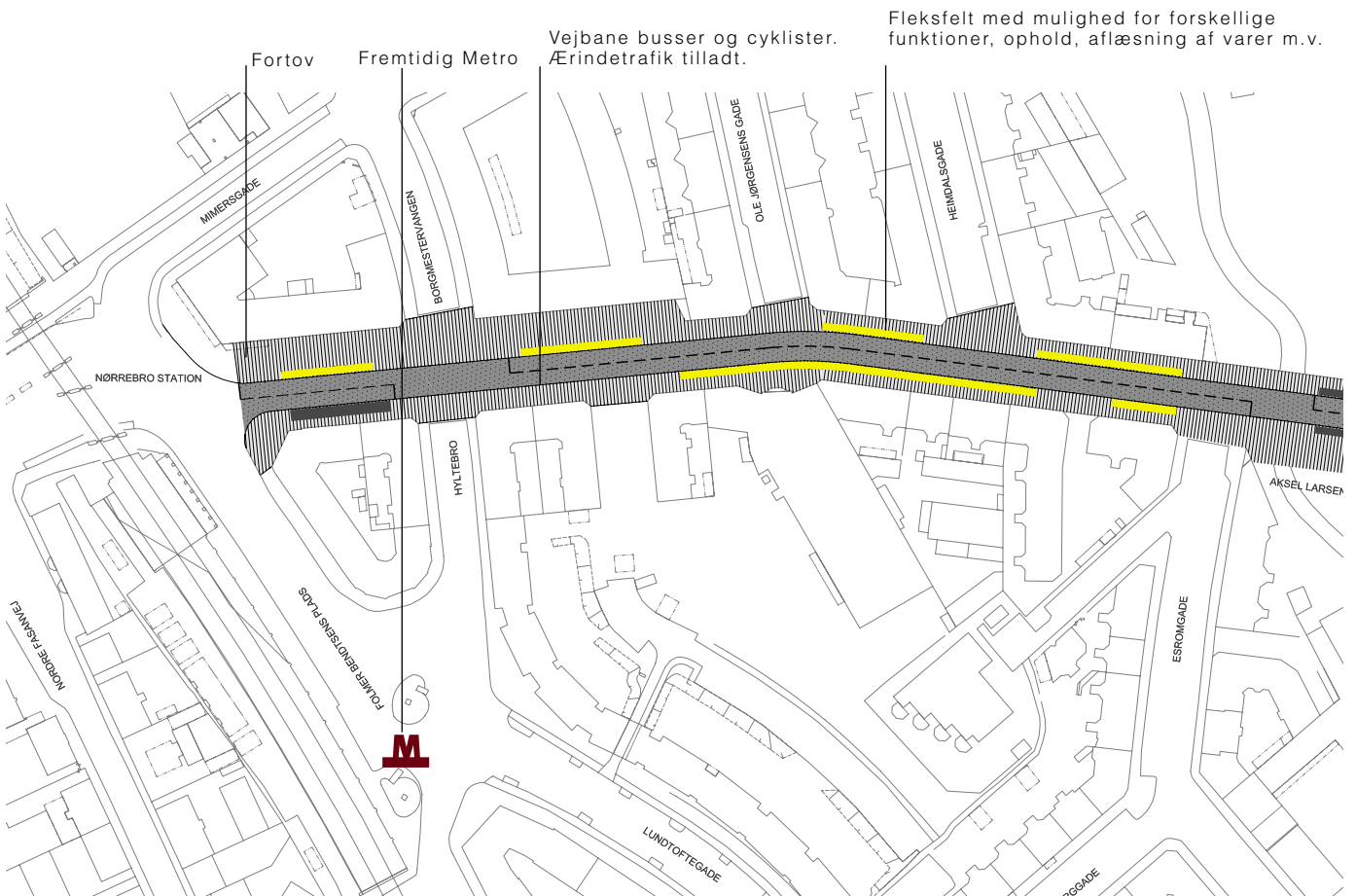
MODEL 3 - BUS-/CYKELGADE

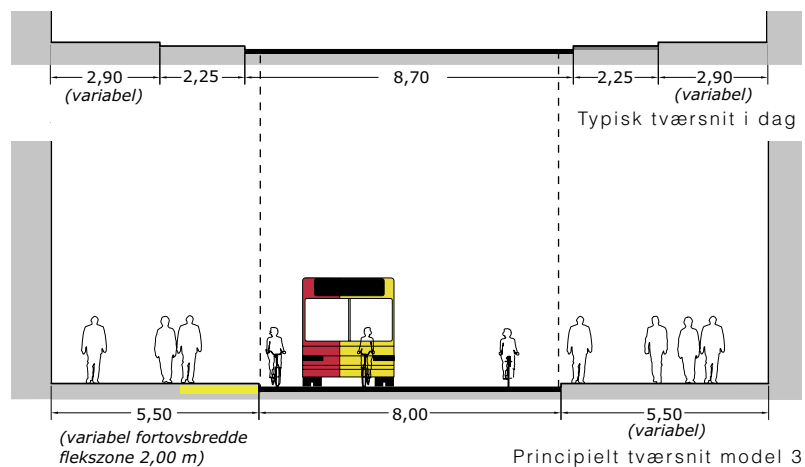
Problemstillingen omkring sikkerhed og tryghed er den samme som omtalt under model 2. I dette tilfælde vil der dog blive væsentlig større ro og overskuelighed, når der er bus- og cykelgade i begge retninger. Bussernes kørsel til og fra kantstenen ved stoppesteder må overvejes nøje for at opnå den bedste sikkerhed og tryghed.

Fodgængernes mulighed for at krydse Nørrebrogade sikkert øges betydeligt, når 90 % eller mere af den private biltrafik er forsvundet fra gaden.

Som nævnt tidligere kan det overvejes at reducere antallet af busser ved at forlægge 350S, ligesom åbning af Metro Cityring forventes at reducere antallet af busser væsentligt.

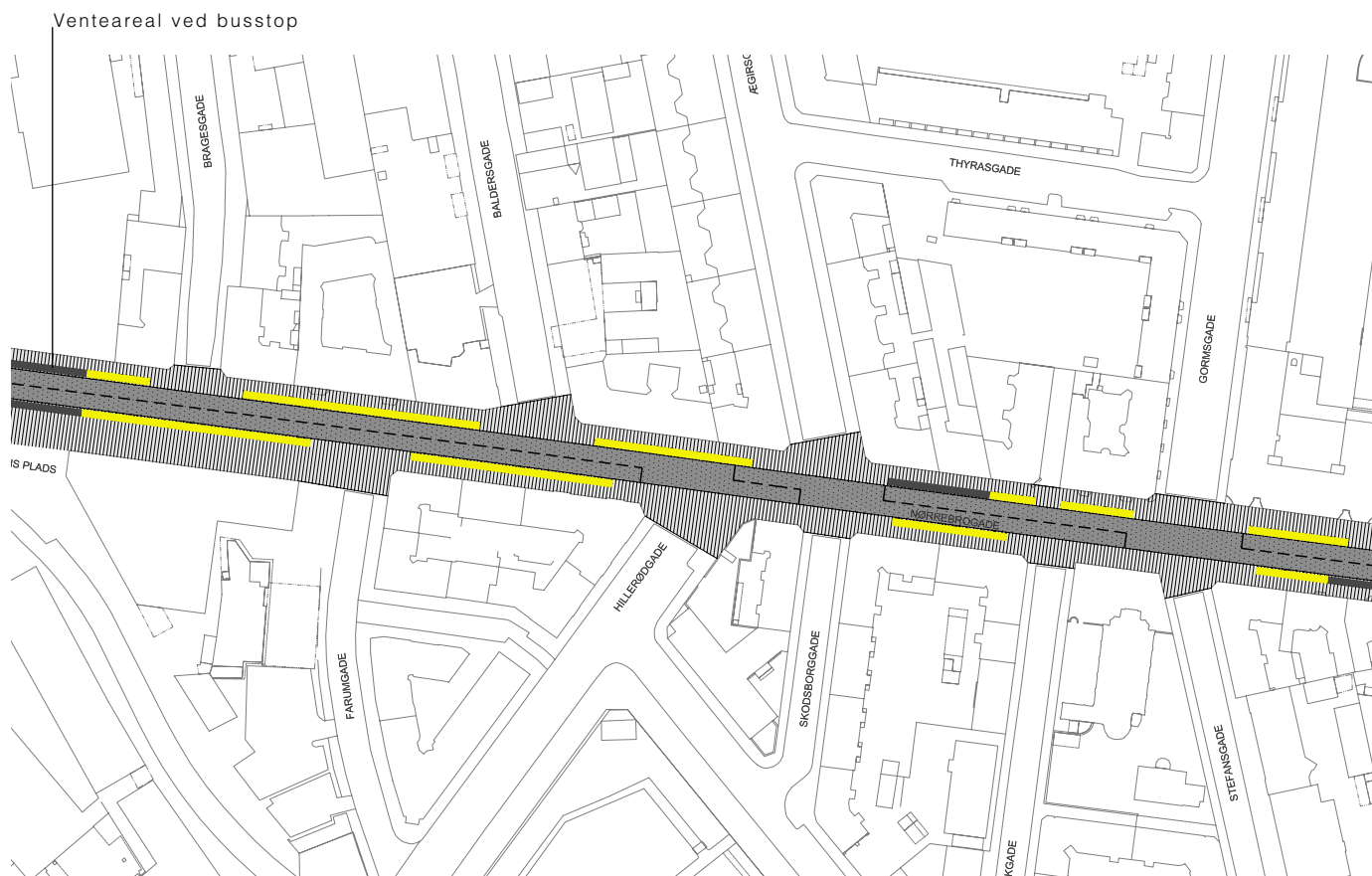
NØRREBRO STATION - STEFANS KIRKE





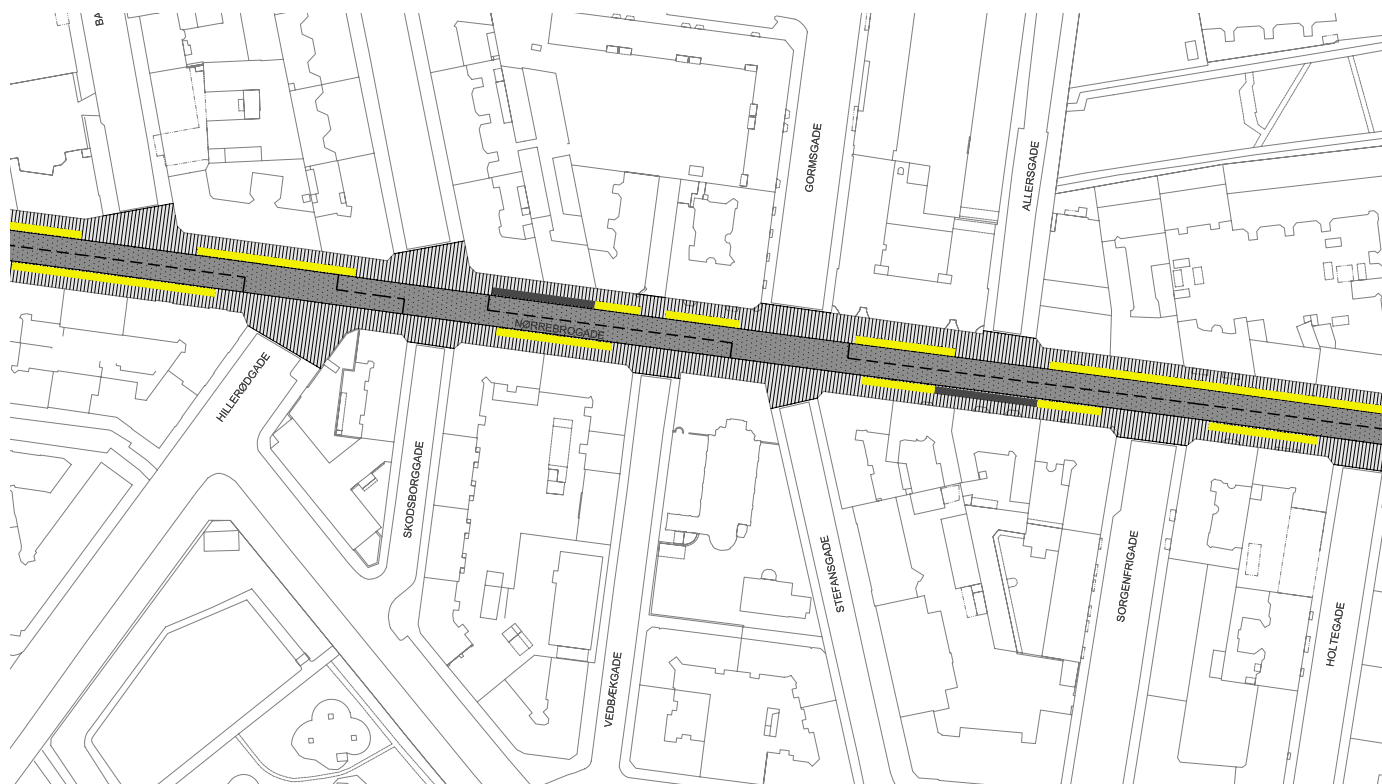
Principielt tværsnit for model 3 sammenlignet med et typisk tværsnit på Nørrebrogade i dag på ca. 19 m. 1:200

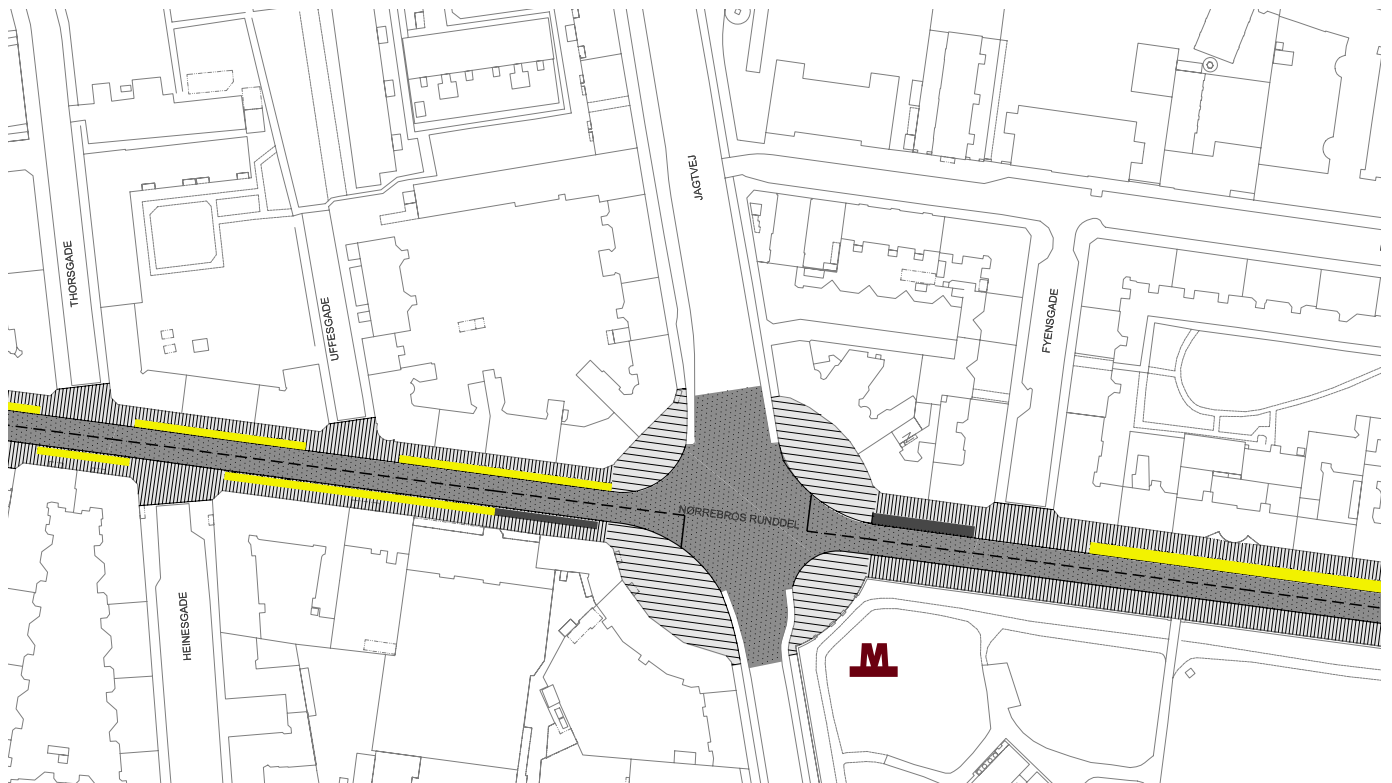
Model 3
Situationsplan 1: 2000



MODEL 3 - BUS-/CYKELGADE

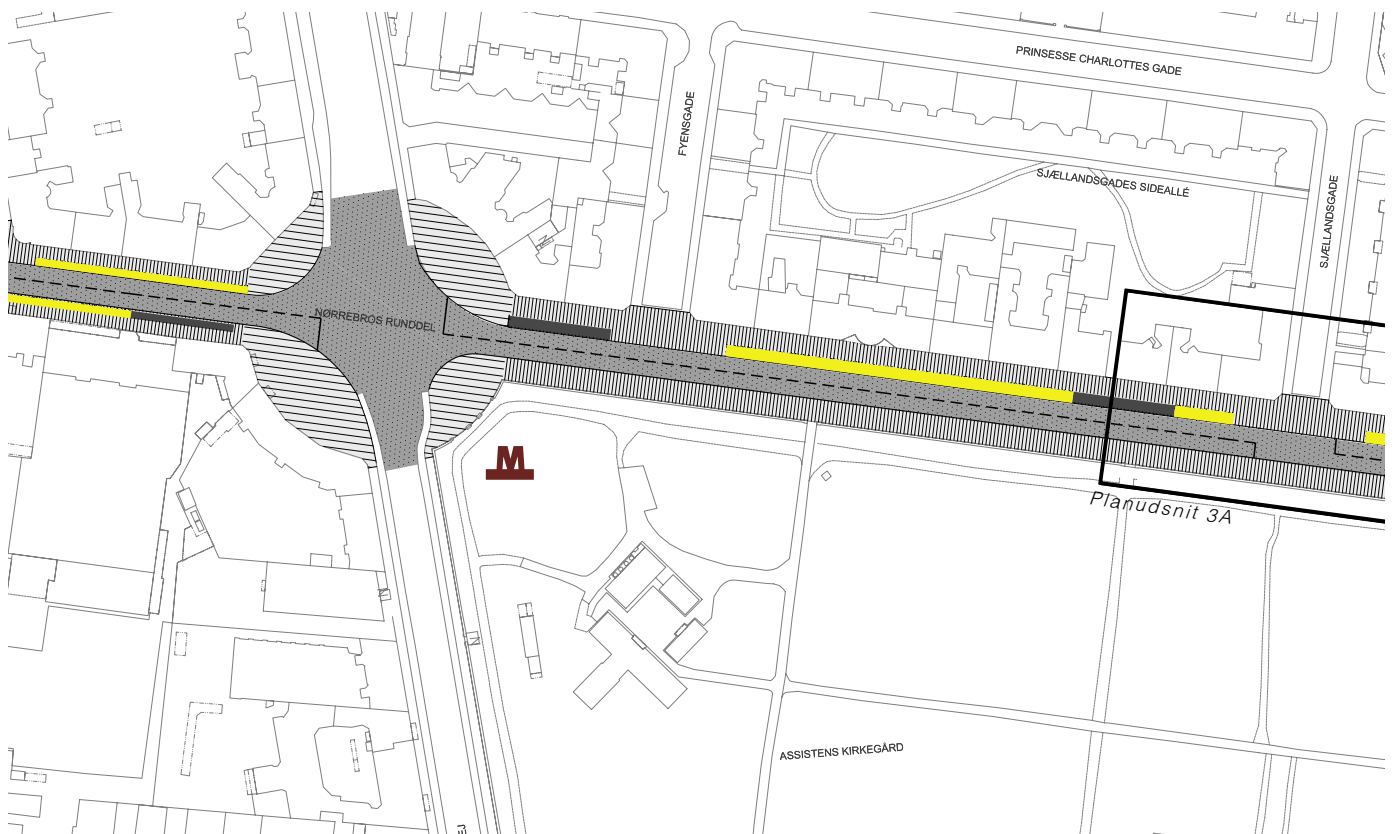
STEFANS KIRKE - NØRREBROS RUNDDEL

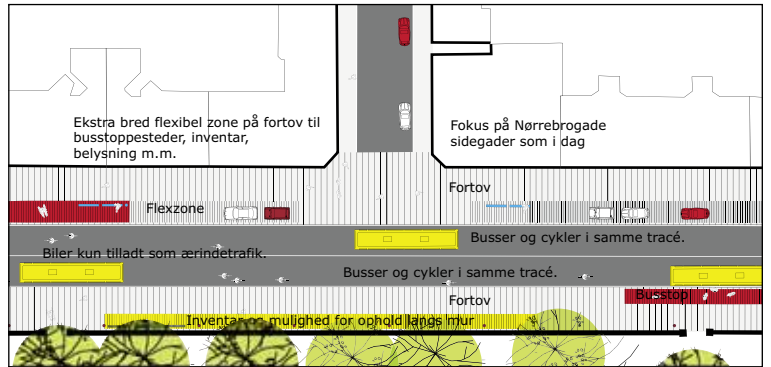




MODEL 3 - BUS-/CYKELGADE

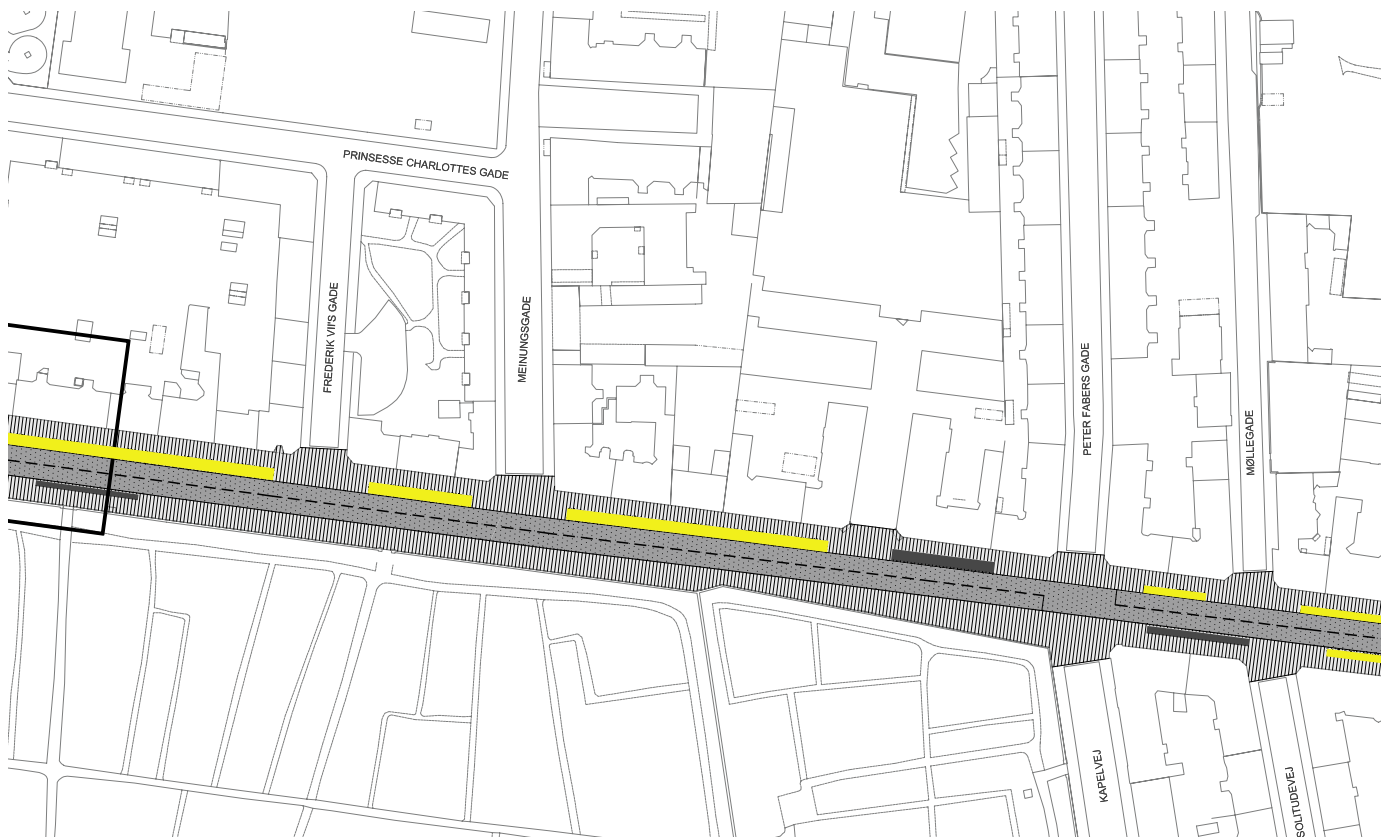
NØRREBROS RUNDEL - KAPELVEJ





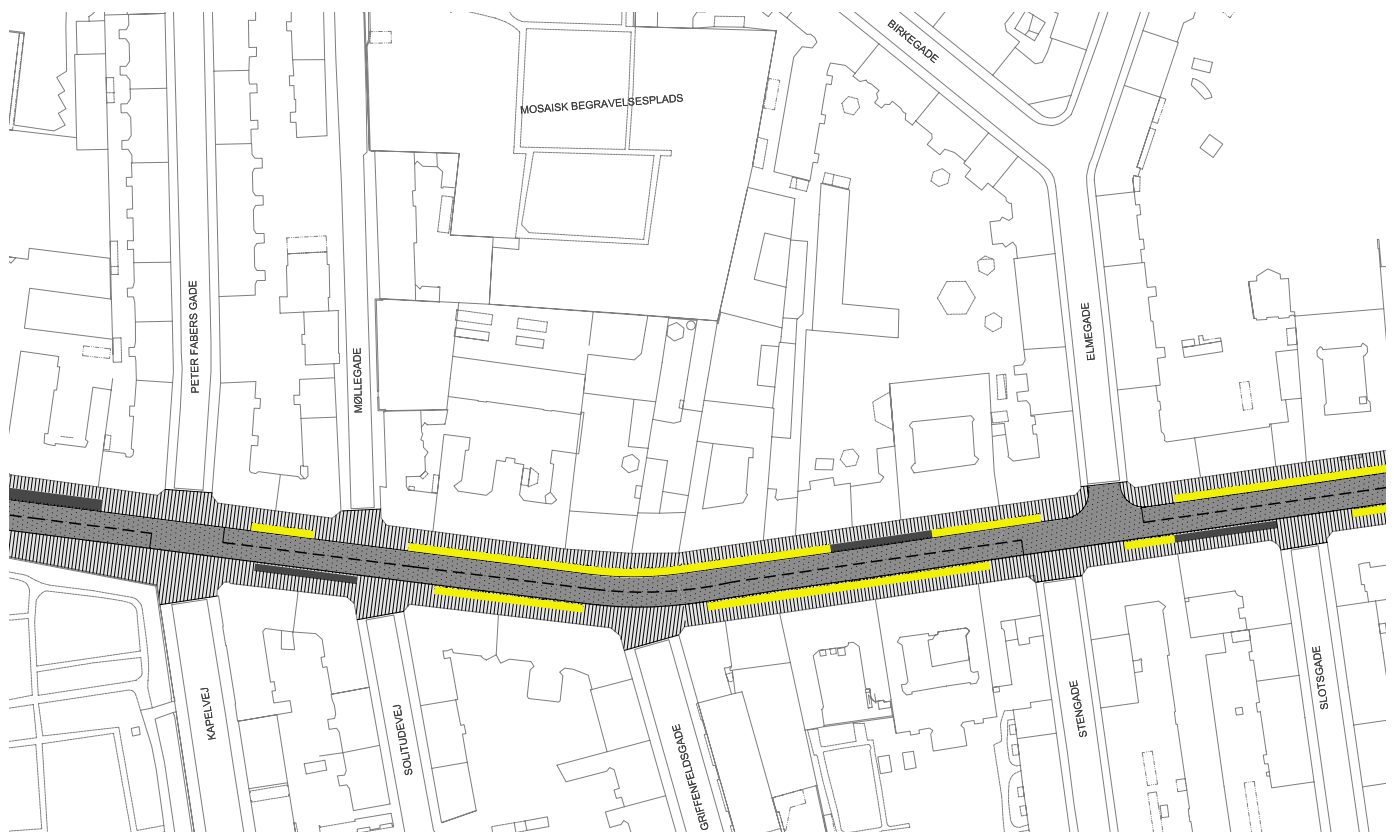
Planudsnit 3A
Assistens Kirkegård

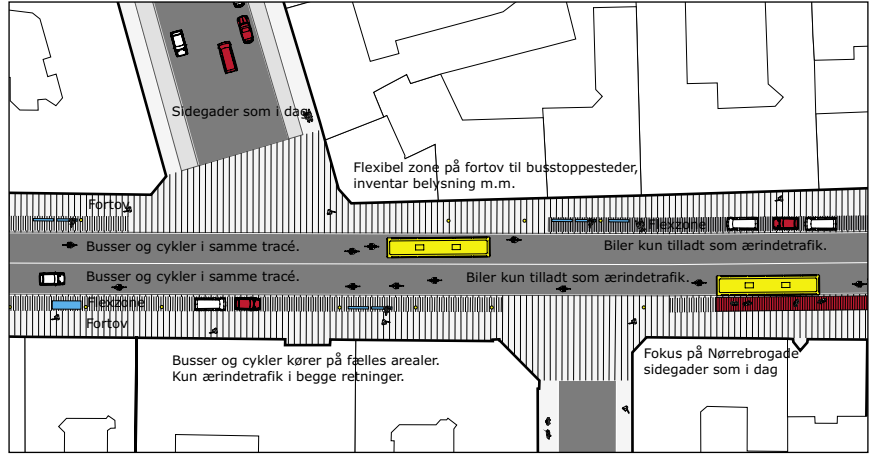
Model 3
Situationsplan 1: 2000



MODEL 3 - BUS-/CYKELGADE

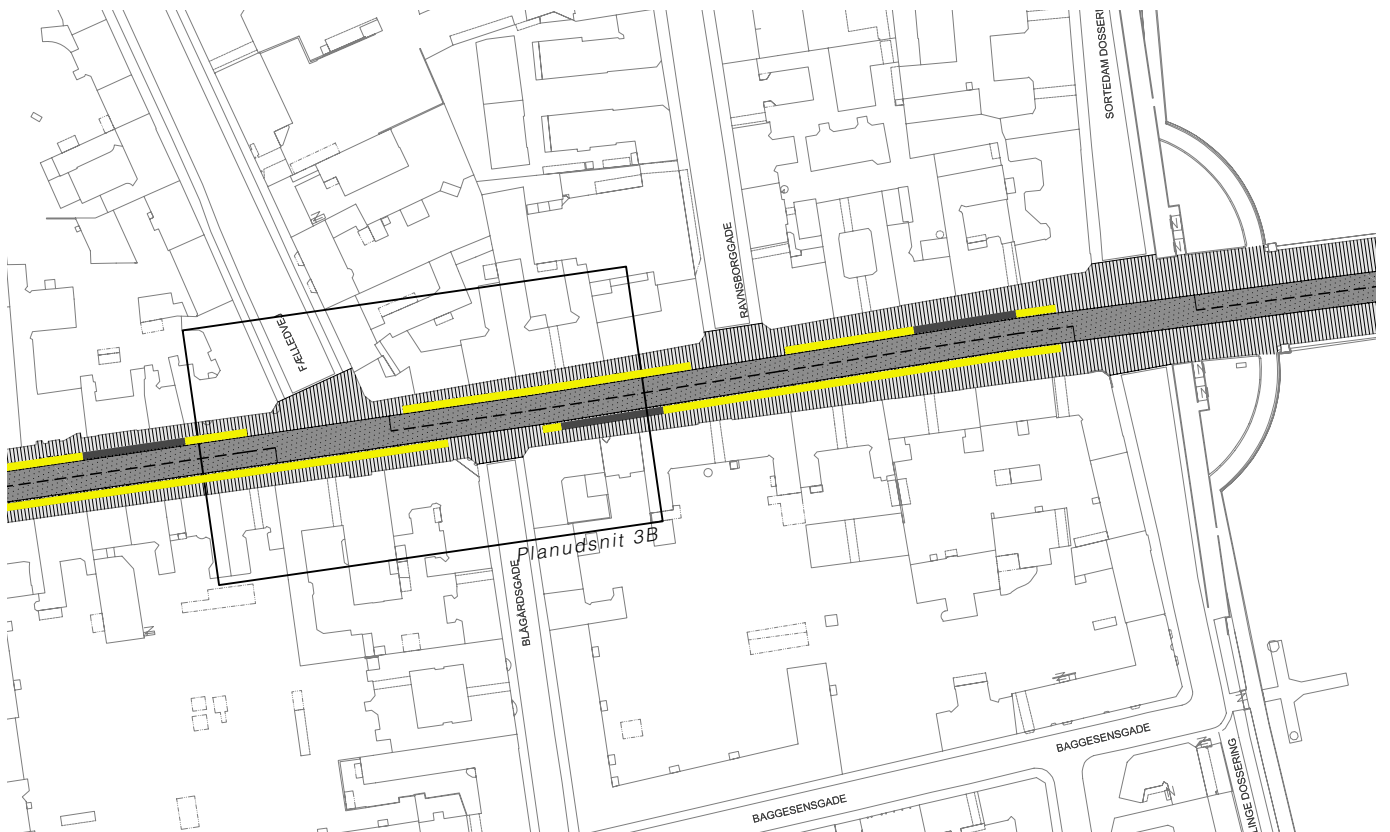
KAPELVEJ - SØERNE





Planudsnit 3B
Fælledvej og Blågårdsgade

Model 3
Situationsplan 1: 2000



KONSEKVENSVURDERING

Kommunen har i sit program for helhedsplanen for Nørrebrogade beskrevet det overordnede formål således:

”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.”

Som nævnt i begyndelsen af denne rapport blev formålet konkretiseret til, at der ønskes en fokusering på følgende 3 indsatsområder i projektet:

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

En konsekvensvurdering er gennemført for at belyse disse emner på det niveau, som helhedsplanen muliggør på nuværende afklaringsniveau - dvs. svarende til dispositionsforslagsniveau. Konsekvensvurderingen af de trafikale effekter er gennemført med støtte i følgende:

- Beregninger af de overordnede trafikale effekter af hver løsningsmodel med OTM-trafikmodellen (Ørestadsselskabets TrafikModel).
- Simuleringer af trafikafviklingen i løsningsmodellerne foretaget med VISSIM. Simuleringsmodellen VISSIM er baseret på et omfattende antal trafiktællinger og rejsehastighedsmålinger samt input fra OTM-trafikmodellens beregninger
- Besigtigelse af de nuværende trafikale forhold i og omkring Nørrebrogade
- Kommunens analyse af trafiksikkerhed på Nørrebrogade.

Resultatet af konsekvensvurderingen er en udpegning af fordele og ulemper på et oversigtligt niveau samt uddybning af disse forhold, hvor det har været muligt.

Trafikal fredeliggørelse

En trafikal fredeliggørelse af Nørrebrogade kan udtrykkes ved reduktionen i antallet af biler, der kører på strækningen. Vurderingen tager udgangspunkt i resultatet af beregninger med OTM.

OTM trafikmodellen kan især benyttes til at vurdere ændringer på Nørrebrogade for den trafik, som ikke har ærinde på Nørrebro. Derimod er modellen mindre egnet til at stå alene i at vurdere effekterne for den øvrige biltrafik på strækningen. Det vil sige trafik, som har ærinde på Nørrebrogade eller på Indre og Ydre Nørrebro langs med Nørrebrogade.

Resultater fra Kommunens nummerskrivningsanalyse fra 2005 viste, at 10% - 20% af biltrafikken på strækningen er gennemfartstrafik uden ærinde på Nørrebro. Beregningen med OTM-trafikmodellen giver tilsvarende resultater for gennemfartstrafikken.

Fælles for alle 3 løsningsmodeller er, at som minimum forventes denne gennemfartstrafik uden ærinde på Nørrebro (10% - 20% af totaltrafikken) at flytte fra Nørrebrogade til andre veje uden for Nørrebro. For eksempel vil trafik mellem Husum og Indre by, der i dag benytter Nørrebrogade, sandsynligvis benytte Ågade eller Tagensvej.



KONSEKVENSVURDERING

For trafik med ærinde på Nørrebro vil der derimod være betydelige forskelle mellem de 3 modeller.

Model 1 - trafikdæmpet med kort busgade:

Følgende biltrafik vil blive fjernet fra Nørrebrogade:

- Gennemfartstrafik uden ærinde på Nørrebro
- Særligt for Indre Nørrebro:
 - Trafik mellem Ydre Nørrebro og området øst for søerne
 - Lokal trafik mellem Ydre Nørrebro og inderste del af Indre Nørrebro
 - Lokal trafik mellem inderste og yderste del af Indre Nørrebro.

Model 2 - ensretning af biltrafik:

Følgende biltrafik vil blive fjernet fra Nørrebrogade:

- Gennemfartstrafik uden ærinde på Nørrebro
- Lokal trafik mellem Ydre og Indre Nørrebro
- Særligt for Ydre Nørrebro:
 - Trafik mellem Indre Nørrebro og området vest for Nørrebro Station
 - Trafik ud af området i retning mod Nørrebro Station
 - Lokal trafik i området i retning mod Nørrebro Station

Model 3 - bus-/cykelgade

I princippet vil al biltrafik blive fjernet fra Nørrebrogade. Imidlertid vil det som i andre gader med tilsvarende restriktioner for biltrafikken være muligt for ærindetrafik at køre ind på strækningen og køre ud igen ad den næste sidevej.

Sammenfattende for de 3 modeller

Vurderingen viser, at fredeliggørelsen for biltrafik stiger fra model 1 til model 3. Tabel 8.1 illustrerer forskelle mellem de 3 modeller i type af biltrafik, der flyttes, og størrelsen af denne biltrafik. Imidlertid er det vanskeligt at sætte talstørrelser på denne fredeliggørelse, der vil afhænge meget af, hvordan det lokale vejnet tilpasses for at minimere ekstra trafik på lokalveje og, hvilke tilladelser og restriktioner der gives for biltrafik med ærinde på Nørrebrogade. Endelig skal det pointeres, at der ikke foreligger præcis viden om, hvordan den nuværende biltrafik på Nørrebrogade fordeler sig på rejsemål og valg af veje til og fra Nørrebrogade. Det kan derfor ikke forudsiges, på foreliggende grundlag, hvordan bilister vil tilpasse sig de fremtidige situationer.

Trafiksikkerhed

Ændringer i trafiksikkerhed er vurderet kvalitativt ud fra viden om nuværende dominerende uheldstyper, ændringer i antallet af trafikanter, ændringer i trafikanternes hastighed og ændringer i fysisk udformning.

På Nørrebrogade sker de fleste trafikulykker i dag i kryds samt på den inderste del af strækningen mellem søerne og Kapelvej. En stor del af de tilskadekomne er cyklister, men ofte i ulykker med svingende bilister. Desuden sker en del ulykker mellem fodgængere og cyklister samt mellem fodgængere og bilister.

Ulykker mellem svingende bilister og ligeudkørende cyklister afhænger naturligvis af antallet af bilister og må derfor alt andet lige forventes at blive reduceret, mest i model 3. I model 2 med ensretning af strækningen og i model 3 med bus/cykelgade indgår, at cyklister skal køre sammen med busser. Alt andet lige kan dette øge risikoen for ulykker mellem busser og cyklister, men på grund af bussernes lave hastighed og relativt lille antal skønnes risikoen at være lille. Den lille øgede risiko skønnes på foreliggende grundlag at være væsentligt mindre end den forbedring, der opnås ved at biltrafikken er fjernet.

Ulykker mellem fodgængere og cyklister sker især ved busstoppesteder, men også øvrige steder, hvor fodgængere krydser cykelstien eller, hvor cyklister og fodgængere på grund af snævre pladsforhold kommer i konflikt med hinanden. I alle 3 modeller indgår en forøgelse af fodgængerarealet og en ændret udformning af venteforholdene ved stoppesteder, og alt andet lige må det forventes, at det vil mindske risikoen for disse ulykker.

Ulykker mellem fodgængere og bilister sker ved fodgængeres krydsning af gaden enten på strækninger eller i kryds. Med forudsætning om, at bilernes hastighed ikke øges, vil risikoen for disse ulykker alt andet lige blive mindsket med det faldende antal biler.

Sammenfattende kan siges om trafiksikkerhed, at reduktionen i antallet af biler

Model	1	2	3
Indre Nørrebro	mellem / stor	mellem	stor
Ydre Nørrebro	lille	mellem	stor

Tabel 8.1
Illustration af størrelsen af den trafikale fredeliggørelse, som kan forventes i hver af modellerne

KONSEKVENSVURDERING

på Nørrebrogade vil være den vigtigste parameter for en forbedring af trafikikkerheden. Dernæst må det forventes, at risikoen for ulykker mellem fodgængere og cyklister kan mindskes en smule ved at øge pladsen til disse trafikantgrupper.

Det er tilstræbt at stramme tværprofilet op, samt at etablere separate spor til standsning, men mulighederne er begrænsede.

Varelevering og adgang for kunder til butikker

Det er generelt tilstræbt at opretholde omfanget af parkerings- og standsningsmuligheder. Model 1 ændrer ikke tværprofilet væsentligt på Nørrebrogade. Derfor foreslås det målrettet at arbejde med at sikre af- og pålæsningssteder på sidegader tæt på Nørrebrogade for at forbedre forholdene.

Model 2 kan med hensyn til standsningssteder siges at være en blanding af model 1 og 3. I den ene side af vejen tilstræbes løsninger som i model 1, og i den anden side som i model 3 med særlige arealer til af- og pålæsning evt. placeret på fortovet.

Model 3 indeholder de bedste muligheder på begge sider af vejen for at skabe læssezoner på fortovsarealet.

Sammenfattende gælder, at selvom bilkørsel principielt ikke er tilladt i model 3, så vil denne model sandsynligvis kunne tilbyde det største antal standsningssteder for varelevering og samtidig med en placering, hvor selve læsse- og lastemånvren kan foregå trygt på fortovsarealer.

Cykeltrafik

Potentielle forbedringer for cykeltrafik omfatter fremkommelighed (rejsehastighed),

cyklisters oplevelse af tryghed og mulighed for parkering. Fremkommelighed er vurderet med udgangspunkt i VISSIM simuleringer og de fysiske ændringer. Oplevet tryghed og muligheder for parkering er vurderet kvalitativt.

I model 1 forventes det, at der generelt kan skabes lidt bredere cykelstier på hele strækningen. På den mest trafikerede del tættest på søerne kan der blive en væsentlig breddeforøgelse. Udvidelsen vil give en større fremkommelighed, men også fornemmelsen af mere plads, hvilket kan gavne oplevelsen af tryghed.

I model 2 flyttes cykeltrafikken i den ene retning ud i en bred kørebane sammen med bustrafikken. Det er vanskeligt at vurdere, hvordan cyklisterne vil opfatte denne ændring. For unge og voksne cyklister vil det sandsynligvis blive oplevet som en forbedring med mere plads (bedre fremkommelighed) og frihed til at cykle på kørebanen. For børn og lidt usikre, langsomt kørende cyklister kan det opleves mindre trygt. Bussernes antal, størrelse og støj vil sandsynligvis påvirke denne oplevelse af tryghed. I den anden retning vil cyklisterne stort set have samme forhold som i model 1.

I model 3 flyttes cykeltrafikken i begge retninger ud i en bred kørebane sammen med busserne. Her vil gælde samme vurdering som for cyklisterne i den ene retning i model 2.

En nærmere vurdering af disse muligheder vil først kunne ske i en senere projekteringsfase.

For cyklister gælder, at de bedste parkeringsforhold kan opnås i model 3. Forskellen mellem model 1 og 2 er ikke store, men der er heller ikke de store ændringer i forhold til i dag i disse modeller.

Bustrafik

Potentielle forbedringer for busser er vurderet ved at se på køretid, rejsehastighed og regularitet ud fra VISSIM simuleringer.

VISSIM er benyttet til at vurdere bussers rejsetid på Nørrebrogade i de 3 løsningsmodeller. Det er vigtigt at huske, at der på dette niveau ikke er foretaget egentlige optimeringer af de enkelte signalanlæg, ligesom længde af svingbaner og andre detaljerede geometriske forhold ikke er fastlagt. Derfor vil VISSIM beregningerne skulle tages med dette forbehold.

Resultaterne viser, at busserne forventes at kunne reducere deres gennemsnitlige rejsetid i model 1, måske op mod et minut, hvilket svarer til ca. 10% kortere rejsetid. Resultatet skyldes primært forbedringer på strækningen mellem Jagtvej og søerne, hvor biltrafikken reduceres mest på grund af busslusen.

Beregninger og vurdering for model 2 og 3 viser stort set ikke rejsetidsforbedringer i de kørespor, hvor cykler og busser færdes sammen. Tilsyneladende vil cykeltrafikken både under kørsel og ved stoppesteder give forsinkelser, som opvejer de forbedringer, der er på grund af den reducerede biltrafik. Der er naturligvis stor usikkerhed i disse vurderinger, da der ikke foreligger konkrete erfaringer med, hvordan cyklister og busser opfører sig i forhold til hinanden - specielt antallet af cyklister taget i betragtning. Antallet af særlige hændelser, som kan påvirke regulariteten negativt vil alt andet lige blive mindre. Der vil være færre generende parkerede biler, som ikke kan overhales på grund af modkørende, og kødannelser ved kryds vil være mindre, da meget biltrafik er fjernet fra strækningen.

Endelig vil buspassagerer opleve en mere tryk ind- og udstigning i model 3, hvor de ikke skal krydse en cykelsti.

Trafikafvikling på Nørrebrogade

Trafikafviklingen på Nørrebrogade, inkl. afviklingen i både kryds og på strækningen, er vurderet ud fra VISSIM simuleringer. Afviklingen er belyst ved at se på rejsetider for biltrafikken ud over busserne. Da antallet af biler reduceres i alle 3 modeller, vil fremkommeligheden reelt blive forbedret for de tilbageværende biler. Imidlertid vil især model 2 og 3 medføre helt nye rutevalg (som beskrevet nedenfor), der gør det vanskeligt at vurdere, hvordan trafikafviklingen vil være i kryds på tværs af Nørrebrogade. Dette vil som tidligere nævnt i denne rapport kræve nærmere studier af trafikens rutevalg på Nørrebro.

Trafikale konsekvenser på øvrige overordnede veje

OTMs beregninger er anvendt til at foretage en kvalitativ vurdering af afledte konsekvenser for trafikafviklingen på de øvrige overordnede veje.

OTMs beregninger kan især anvendes til at vurdere, hvor den gennemkørende trafik uden ærinde på Nørrebrogade eller resten af Nørrebro flyttes hen. Beregningerne viser ikke overraskende, at en stor del af den gennemkørende trafik flyttes til de nærmeste overordnede parallelle veje Tagensvej-Fredensgade og Ågade-Åboulevarden, hvor de fører til trafikstigninger i størrelsesordenen 2 % til 4 %.

Imidlertid vil flytninger af ærindetraffic fra Nørrebrogade i model 2 og 3 forårsage større ændringer på de overordnede veje. Ud over de to oven nævnte vejforløb, vil det også føre til mere trafik på nogle af de krydsende veje til Nørrebrogade. Det gælder især Jagtvej, som i forvejen er stærkt belastet. For trafikafviklingen forventes det især at få negative konsekvenser for Jagtvejs krydsning med Ågade. Ligeledes vil flere kryds på Tagensvej strækningen få

KONSEKVENSVURDERING

en øget trafik, hvilket formentlig især ved Nørre Søgade kan få negativ betydning for trafikafviklingen. Forholdene omkring Nørrebro Station kan desuden også blive forværret. Det drejer sig især om kryds med Nordre Fasanvej.

Trafikale konsekvenser på lokale veje på Nørrebro

Nørrebrogade benyttes i dag som adgangsvvej til en stor del af både Indre og Ydre Nørrebro på begge sider af vejen. Væsentlige restriktioner for biltrafikken på Nørrebrogade vil dermed påvirke trafikmønstret på de lokale veje på Nørrebro. De drastiske ændringer på Nørrebrogade vil føre til, at trafikanter ændrer trafikvaner og adfærd over tid. Disse effekter kan ikke vurderes endnu. Vurderingen kan derfor kun baseres på kvalitative vurderinger af forskelle mellem de tre løsningsmodeller.

I model 1 vil der kun ske ændringer på Indre Nørrebro, hvor busslusen umuliggør trafik på en delstrækning af gaden. Konsekvenserne svarer til model 3's konsekvenser for området.

I model 2 og 3 vil trafikmønstret langs hele Nørrebrogade og Nørrebro kunne ændre sig. Der skal sandsynligvis ændres på ensretninger og vejlukninger, ligesom adgange til øvrige overordnede veje i stedet for Nørrebrogade skal vurderes. Sandsynligvis vil det føre til lidt mere omvejskørsel til og fra områder på Nørrebro end i dag. Desuden vil nogle lokale veje få mere biltrafik og andre mindre. Realiseringen bør derfor tænkes nøje sammen med den øvrige lokale trafikplanlægning i området.

Endelig er det værd at bemærke, at skiltning med "kun ærindekørsel tilladt" er vanskelig at håndhæve i praksis, også ud fra erfaringer på Indre Nørrebro. Sand-

synligvis skal der følges op med fysiske foranstaltninger som for eksempel bussluser.

Samlet konsekvensvurdering

Ovenstående beskrevne konsekvensvurderinger er søgt samlet i tabel 8.2.

Model	1	2	3
Trafikal fredeliggørelse	+	++	+++
Forbedring af trafiksikkerhed	+	+	++
Forbedring af adgang til varelevering	(+)	(+)	+
Forbedring af forhold for cykeltrafik	+	+	++
Forbedring af forhold for busstrafik	+	++	++
Forbedring af bilers trafikafvikling på Nørrebrogade	+	++	++
Trafikale konsekvenser på øvrige overordnede veje	-	--	---
Trafikale konsekvenser på lokale veje på Nørrebro	-	--	--

Table 8.2

Oversigtlig sammenfatning af konsekvensvurderinger (+ og - angiver relative forskelle mellem modellerne).

09

ETAPER OG FORSØGSPERIODER

Uanset hvilken løsningsmodel det vælges at arbejde videre med, vil det medføre store ændringer for trafikantgrupperne. Som fastlagt i udgangspunktet for helhedsplanen for Nørrebrogade medfører prioriteringen af forholdene for bus- og cykeltrafik, at den private biltrafik må nedprioriteres.

Både i model 1 og 2 vil en stor del af den private biltrafik blive presset væk fra Nørrebrogade, og i model 3 er der principielt kun den trafik tilbage, som har et ærinde på de enkelte delstrækninger på Nørrebrogade. Som beskrevet i kap. 8 vil det få konsekvenser for det omliggende vejnet i et omfang, der ikke kan opgøres detaljeret på det foreliggende grundlag.

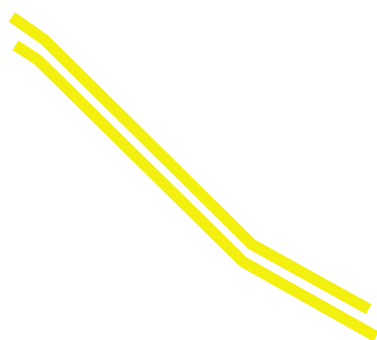
Alle tre modeller forudsætter også en meget betydelig omlægning af færdselsarealerne på så godt som hele strækningen. Anlægsomkostningerne hertil vil derfor blive store.

Af disse grunde må det anses for meget sandsynligt, at der både vil blive behov for forsøgsprojekter, og behov for at ombygge strækningen i et antal etaper.

Forsøgsprojekter med et forløb på 3-6 måneder kan relativt nemt etableres i form af bussluser placeret i overensstemmelse med den løsningsmodel, der bliver foretrukket.

En opdeling i udførelsesetaper med mellemtilgørende evalueringstider lader sig også relativt nemt realisere.





Københavns Kommune

Rapporten er
udarbejdet for
Københavns Kommune
af:

COWI



Møller &
Grønberg