

## **2. Forlængelse af evalueringsperioden for trafikforsøg på den ydre del af Nørrebrogade (2010-2008)**

Åbningen for forsøgsvis gennemkørsel af biltrafik i den yderste bussluse på Nørrebrogade er blevet forsinket. Årsagen har været et behov for dialog med politiet vedrørende den skiltede hastighed på strækningen (30, 40 eller 50 km/t). Teknik- og Miljøudvalget skal som konsekvens af politiets forsinkede svar på forvaltningens henvendelse godkende en forlængelse af evalueringsperioden, samt tage politiets afslag af 30 km/t hastighedsbegrænsning på Nørrebrogade til efterretning.

### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik og Miljøudvalget godkender

1. at politiets afslag på en 30 km/t hastighedsgrænse på Nørrebrogade tages til efterretning
2. at evalueringsperioden for forsøget med gennemkørsel af den yderste bussluse forlænges fra april og indtil det har været muligt at indhente datagrundlag og udarbejde evalueringen af forsøget (forventes forelagt TMU inden sommerferien 2010 forudsat politiets snarlige godkendelse)

### **Problemstilling**

I september 2006 besluttede Teknik- og Miljøudvalget (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”.

I august 2008 besluttede Borgerrepræsentationen (2008-61904) en løsningsmodel, der skulle danne grundlag for helhedsplanen for Nørrebrogade, hvordan helhedsplanen skal implementeres, samt at der skulle gennemføres et trafikforsøg for at få overblik over de trafikale konsekvenser.

I december 2008 fik udvalget fremlagt evaluering af trafikforsøgets trafikale konsekvenser samt en analyse af borgernes holdninger til at gøre forsøget permanent. Udvalget tog evalueringen til efterretning og besluttede desuden, at forsøget skulle fortsætte frem til det kunne gøres permanent, at der skulle gennemføres en bred borgerdialog og supplerende trafikforsøg i sidegaderne.

Resultatet af borgerdialogen blev fremlagt udvalget i april 2009 og på baggrund heraf besluttede udvalget, at der skulle foretages visse justeringer i forsøget.

Resultater af justeringerne blev fremlagt udvalget i august 2009. Sagen blev standset og videresendt til behandling i Borgerrepræsentationen. I forbindelse med vedtagelse af budgettet for 2010, besluttede Borgerrepræsentationen i henhold til helhedsplanen for Nørrebrogade, at bevillige 37,5 mio. kr. til anlæggelse af 1. etape af Nørrebrogade. Det vil sige strækningen fra Runddelen til Søtorvet.

Borgerrepræsentationen besluttede på sit møde den 8. oktober 2009 (punkt 2009-75793), at sænke hastigheden på Nørrebrogade fra 40 km/t til 30 km/t, forudsat politiets samtykke. Herudover blev det besluttet, at åbne busslusen ved Nørrebrogshallen for gennemkørsel snarest muligt, og at ordningen

skal evalueres af Teknik- og Miljøudvalget i april 2010 forud for beslutning om Nørrebrogades etape 2.

Politiet har imidlertid meddelt, ”at fastsættelse af hastigheder på 30 km i timen eller derunder kun kan ske på opholds- og legeområder samt på veje med mindre indgribende trafiksaneringer (stilleveje) jf. færdselslovens § 40. På den baggrund kan politiet ikke give samtykke til en ønsket hastighedsbegrænsning på 30 km i timen på Nørrebrogade”

Herudover har politiet meddelt, politiets forudsætning for at give samtykke til hastighedsbegrænsningen på 40 km i timen på den ydre del af Nørrebrogade ikke længere er til stede på strækningen med kommunens beslutning om at åbne busgaden ved Nørrebrohallen for biltrafik. Med andre ord: Når busgaden åbnes vil politiet have hastigheden på strækningen tilbage til 50 km/t.

### **Løsning**

Forvaltningen anbefaler, at politiets afvisning af 30 km/t hastighedsbegrænsning på Nørrebrogade tages til efterretning.

Forvaltningen vurderer endvidere, at det fortsat er vigtigt med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t på hele Nørrebrogade. Nørrebrogades fungerer som strøggade med mange cyklister, fodgængere og buspassagerer, samt megen handel, aktivitet og byliv. Endvidere har Teknik- og Miljøudvalget den 1. april 2009 besluttet, at hastigheden på Nørrebrogade skal nedsættes fra 50 km/t til 40 km/t

En strøggade er jf. Københavns Kommuneplan 2009 karakteriseret som et handelsmæssigt samlingspunkt for bydelen, hvor cyklisterne skal kunne færdes trygt og sikkert, og biltrafikken skal forgå med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet. Forvaltningen har derfor, siden politiets tilbagemelding (se bilag 1), forsat dialogen med politiet om forudsætningerne for at bibeholde 40 km/t på Nørrebrogade samtidig med, at busslusen ved Nørrebrohallen åbnes for gennemkørsel af biler.

Forvaltningen har således i starten af december 2009 fremsendt uddybende materiale til politiet vedrørende bibeholdelse af 40 km/t på Nørrebrogade. Denne skrivelse har forvaltningen forgæves rykket for politiets svar på - idet politiets sagsbehandling er forsinket på grund af travlhed i forbindelse med afholdelse af COP15 i december 2009.

Konsekvensen af dialogen om den tilladte hastighed, og det i den forbindelse manglende svar fra politiet er, at det endnu ikke har været muligt at åbne for gennemkørsel af busslusen. Forvaltningen har ikke ønsket at gennemføre åbningen med en hastighedsbegrænsning på 50 km/t, da dette dels ville diskvalificere evalueringens sammenlignelse i forhold til tidligere tællinger på strækningen, dels ville være i modstrid med det politiske ønske om hhv. 40 eller 30 km/t.

Forsinkelsen betyder, at forvaltningen ikke kan nå at tilvejebringe tilstrækkelig nøjagtigt datagrundlag for udarbejdelsen af den evaluering, der ellers skulle fremlægges Teknik- og Miljøudvalget i april 2010.

Forvaltningen vil som konsekvens af ovenstående anbefale, at evalueringsperioden forlænges, så Teknik- og Miljøudvalget får forelagt evalueringen, så snart der fra politiet er opnået tilladelse til fastholdelse af hastighedsbegrænsning på 40 km/t, og forvaltningen har haft mulighed for at indsamle det nødvendige datagrundlag.

## **Økonomi**

Forlængelse af evalueringen perioden har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Videre proces**

Det er forvaltningens vurdering, at evalueringen vil kunne forelægges udvalget før sommerferien 2010 forudsat politiet godkender 40 km/t med busgaden åben for biler inden 15. februar 2010.

Sammen med evalueringen skal udvalget tage stilling til, om trafikforsøget på den yderste del af Nørrebrogade (2. etape) skal afsluttes og nedtages, eller om trafikforsøget evt. skal justeres og forlænges frem mod etablering af et permanent projekt, såfremt der findes finansiering hertil.

Forsinkes politiets godkendelse herudover, vil det betyde, at evalueringen først kan foretages i efteråret, da der er en række sommermåneder, hvor der ikke kan foretages trafiktællinger, der kan sammenlignes med før-situationen.

Skulle politiet mod forventning ikke godkende 40 km/t foreligger der en ny situation, hvor Københavns Kommune vil klage over Københavns Politis afgørelse.

Alle øvrige aktiviteter på Nørrebrogade vil ikke blive påvirket af denne tidsfristforlængelse.

Der er løbende kontakt med MOVIA, DCF, Nørrebro Lokaludvalg om projektets status og deres leverancer i forhold til evalueringen.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

## **bilag**

### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 01.02.2010**

Det blev stemt om indstillingen.

For indstillingen stemte 7 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Mette Reissmann (A), Lise Thorsen (A) og Anna Mee Allerslev (B).

Imod indstillingen stemte 3 udvalgsmedlemmer: Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen undlod at stemme.

Indstillingen blev godkendt.

Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning som Lars Berg Dueholm (V) og Jakob Næsager (C)

tilsluttede sig:

"Dansk Folkeparti, Venstre og Konservative kan ikke acceptere indstillingen og lukningen af Nørrebros Runddel. Vi henviser til vores oprindelige holdning til sagen, som er, at Nørrebrogade åbnes for trafik."

