

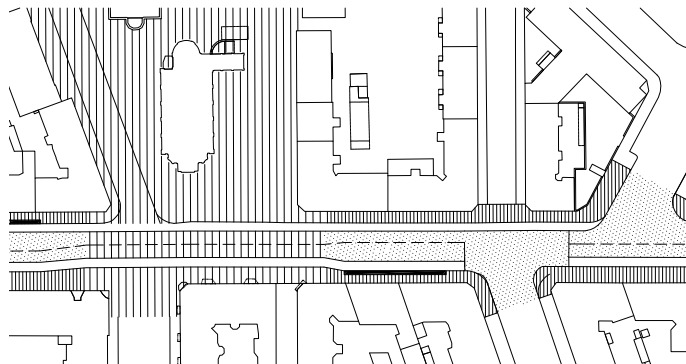
H E L H E D S
P L A N

N Ø R R E B R O G A D E
T I L L Æ G - T I L - T E K N I S K - R A P P O R T

MODEL 4

5. JUNI 2008

K Ø B E N H A V N S - K O M M U N E





— INDHOLD

01	BAGGRUND	4
02	HELHEDSPLAN, MODEL 4 - PRINCIPPER	6
03	NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER	14
04	KONSEKVENSVURDERING	34
05	FØRSTE ETAPE	40

01

BAGGRUND

I marts 2008 rapporteredes arbejdet med at udvikle en helhedsplan for Nørrebro-gade. Rapporten beskriver og illustrerer 3 løsningsmodeller. Model 1 med en relativ traditionel gadeudformning. Model 2 med delvis ensretning af biltrafikken. Og model 3 hvor busser og cykler deler samme areal.

Med udgangspunkt i disse tre principielle løsningsmodeller er der udarbejdet en fjerde model for en helhedsplan, der er baseret på model 1 med den traditionelle separering af fodgænger-, cykel- og biltrafik, og som i videst mulig udstrækning kombineres med elementer fra model 3, herunder en væsentlig begrænsning af den private biltrafik og øgede arealer til gang- og cykeltrafik.

Formålet med en ny model 4 er fortsat, at fodgængere, cyklister og bustrafik opnår en mærkbar forbedret fremkommelighed, samtidig med at der opnås kvalitative forbedringer af byrummet, og uden at det går ud over trafiksikkerheden.

Dette notat beskriver og illustrerer en helhedsplan for model 4, i lighed med de 3 tidligere rapporterede modeller. Desuden udpeges et forslag til en første etape for udførelsen, med et overslag over omkostningerne hertil.



02

HELHEDSPAN, MODEL 4 - PRINCIPPER

Hvor de 3 tidligere udarbejdede modeller indeholdt et ensartet gadeforløb på hele strækningen, tager model 4 udgangspunkt i at udnytte de muligheder de forskellige delstrækninger giver i form af gaderummets bredde, omgivelsernes anvendelse etc.

Under forudsætning af at minimere kørebanearealet, er der for hver delstrækning på Nørrebrogade skitseret en mulig principiel udformning, der bedst udnytter de konkrete muligheder. Herunder arbejdes også med asymmetriske gaderum, hvor det er hensigtsmæssigt. Herved opstår der bl.a. mulighed for en reel anvendelse af det kørebaneareal, der kan inddrages til andet formål, samtidig med at det kan undgås at skulle flytte fortove og cykelstier i begge vejsider. Dette er også anlægsøkonomisk en fordel.

En vurdering af løsningsmulighederne på hver af de enkelte delstrækninger vil samtidig gøre det nemmere at udvælge og gennemføre en etapevis udførelse af anlægsarbejderne.

Trafikale virkemidler

Begrænsning af biltrafikken sker ved at hindre gennemkørende trafik på Nørrebrogade. Det gælder både trafikken mellem Søerne og Nørrebro Station, samt mellem delstrækninger på indre og ydre Nørrebro. Hindringerne mod den gennemkørende biltrafik placeres således, at alle mål på og langs Nørrebrogade kan nås med kørsel på de større sidegader og med kørsel på kortere strækninger ad Nørrebrogade. Bus- og cykeltrafik hindres naturligvis ikke i at køre ad hele Nørrebrogade.



Projektets delstrækninger

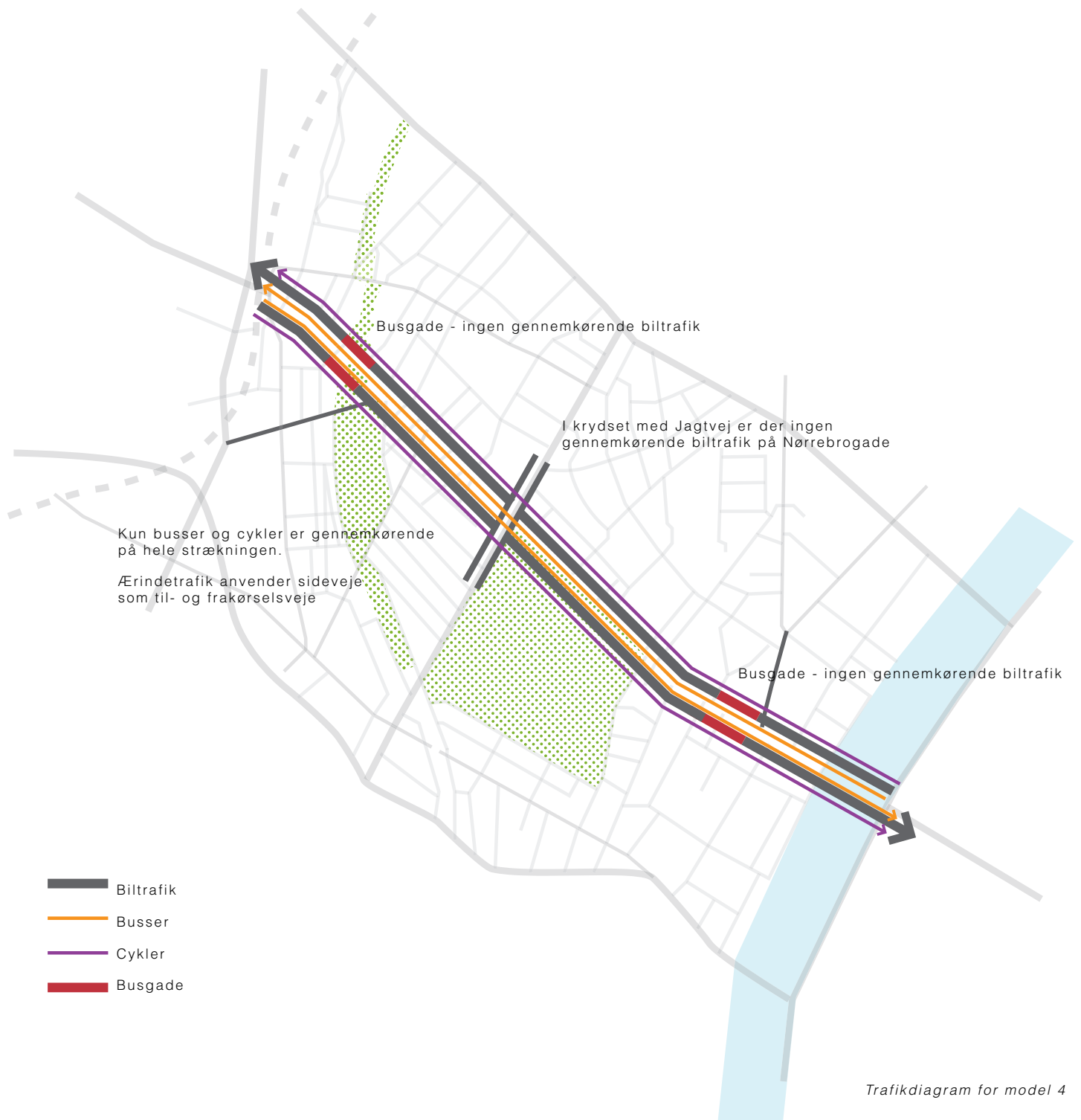
HELHEDSPPLAN, MODEL 4 - PRINCIPPER

Som princip opretholdes der cykelstier i begge sider på hele Nørrebrogade, og som hovedprincip uden afkortning ved diverse kryds. Principielt føres fortov og cykelsti også igennem ved alle sidegader, med undtagelse af dem, der er udpeget som større sidegader, og som typisk er signalregulerede kryds.

VIRKEMIDLER TIL BEGRÆNSNING AF BILTRAFIKKEN




- Generel indsnævring af kørebanen til én kørebane i hver retning af max. 3,5 m. Dette forudsætter, at der er stopforbud overalt på Nørrebrogade døgnet rundt og, at der på anden vis skal sikres arealer til afsætning af varer o.l. andre steder - primært i sidegaderne som i model 1.
- Begrænsning af kanalisering (antal svingbaner) i krydserne. Dette reducerer fremkommeligheden for biltrafikken og øger forsinkelserne, hvilket formentlig sammen med den relativt snævre kørebane og begrænsede overhalingsmuligheder, medfører at trafik, der ikke har et absolut behov for at køre på stækningen, søger andre ruter. Ved endelig stillingtagen i det enkelte kryds skal der også være opmærksomhed på, at det kan forsinke busserne, afhængigt af hvilken løsning der vælges.
- Etablering af korte strækninger med busgader, som reelt medfører forbud mod at køre gennem strækningen, uden en helt speciel tilladelse. I tilfælde af vanskeligheder med at sikre en overholdelse af restriktionen kan der etableres busluser (i begge køreretninger).
- Restriktioner på svingning i udvalgte kryds, som understøtter den ønskede trafikdæmpning. Som eksempel på sidstnævnte kan nævnes svingrestriktioner fra Søgaderne mod Dr. Louises Bro, der forventes at reducere trafikbelastningen mod Nørrebrogade markant.

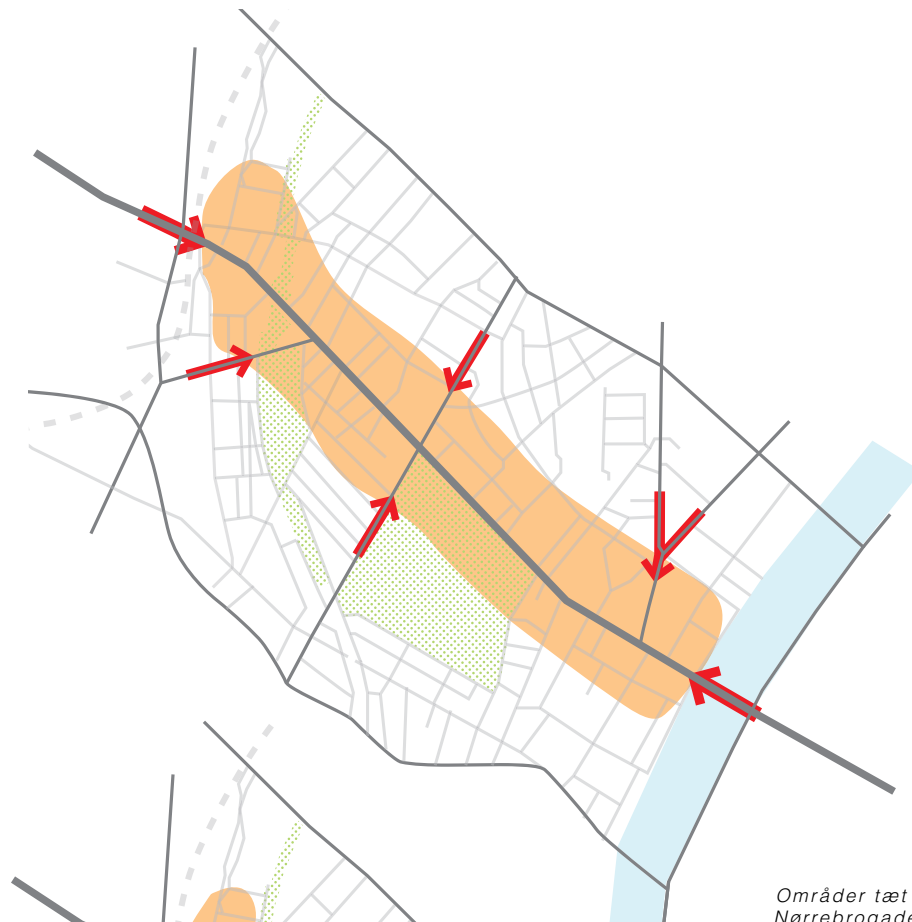
Ovenstående principper danner grundlag for helhedsplanen. Ved udarbejdelse af detailprojekt for 1. etape af ombygningen skal der, tages konkret stilling til den endelige udformning på de enkelte delstrækninger. Heri indgår også erfaringer fra det planlagte forsøgsprojekt.



HELHEDSPAN, MODEL 4 - PRINCIPPER

Principper for vejbetjening

- Busgade,
Ingen gennemkørende biltrafik 
- Primære adgangsveje 
- Områder som primært betjenes via
Nørrebrogade 



Trafikdiagram - I dag

Områder tæt på Nørrebrogade er idag forbundet af Nørrebrogade, og kan i princippet betjenes fra alle retninger. Formentlig benytter trafikanter i stor udstrækning Nørrebrogade til og fra disse områder.



Trafikdiagram - Model 4

Områderne langs Nørrebrogade kan i princippet ikke trafikbetjenes alene fra Nørrebrogade, og heller ikke fra alle retninger. Trafikanter til og fra områderne må vælge en af de større sideveje samt et kort stykke ad Nørrebrogade. Biltrafik må ikke køre gennem Runddelen ad Nørrebrogade. Dette sammen med busgaderne forventes at reducere trafikbelastningen væsentligt på Nørrebrogade.

Generelt forventes det, at nævnte principper for anvendelse af virkemidler til begrænsning af biltrafikken på Nørrebrogade kun medfører behov for mindre ændringer af trafikrestriktioner i side- og parallelgaderne, men ændringer i trafikbelastninger på nogle af strækningerne må forventes. Dette omtales nærmere i afsnit 4 om konsekvensvurderinger.

For busstoppesteder gælder generelt, at det vil være ønskeligt med fremrykkede stoppesteder, hvor bussen holder i kørebanelen, og derved bremser for den individuelle trafik ved standsning.

På grund af stoppestedernes placering, som principielt er lige efter krydsene, vil en sådan løsning medføre stor risiko for kødannelse tilbage gennem krydset, samt kapacitet der er i grøntidsfasen ikke kan

udnyttes. Da der ikke kan anvises alternative og lige så gode og sikre placeringer af busstoppesteder, må fremrykkede stoppesteder (og standsning i køresporet) generelt fravælges på strækningen. Men princippet kan med fordel anvendes i busgaderne og enkelte andre steder.

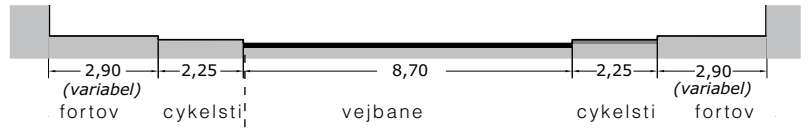
Antal stoppesteder, placering og udformning, fastlægges i detailplanlægningen og projekteringen. God plads til fortove og ventearealer prioriteres generelt højt ved stoppesteder med mange passagerer, hvor det så ikke vil være muligt for busser at overhale en holdende bus. Ved de mindre benyttede stoppesteder prioriteres det generelt højt, at busser kan overhale en holdende bus, da linje 350 typisk ikke stopper disse steder.



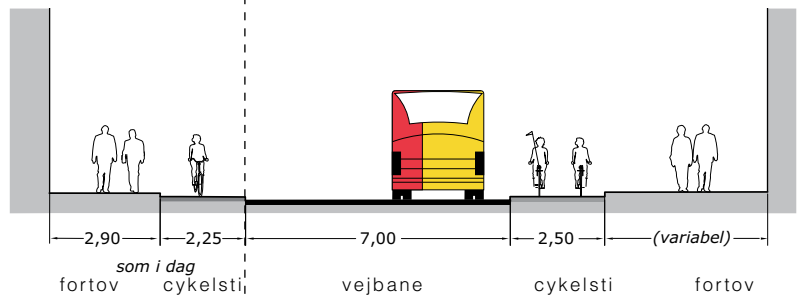
DE BYRUMSMÆSSIGE VIRKEMIDLER OMFATTER GENERELT

- Etablering af bredere fortove og større opholdsarealer
- Etablering af flekszoner, som kan anvendes til byrumsformål
- Udnyttelse af gadetilslutninger – primært ved gader med ringe trafik. Arealerne kan anvendes til ophold, vareaflysning m.v.
- Opgradering af indretning, f eks med belægninger, på strategiske udvalgte steder.
- Tilførelse af nyt gadeinventar, cykelstativer, siddemuligheder, beplantning, belysning, o.l.

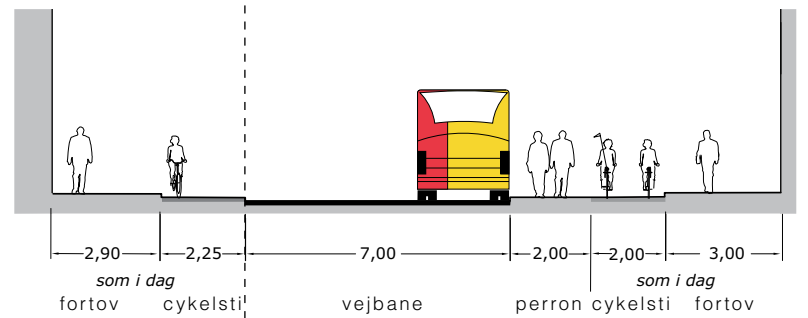
Typisk tværsnit i dag (ca 19 m).



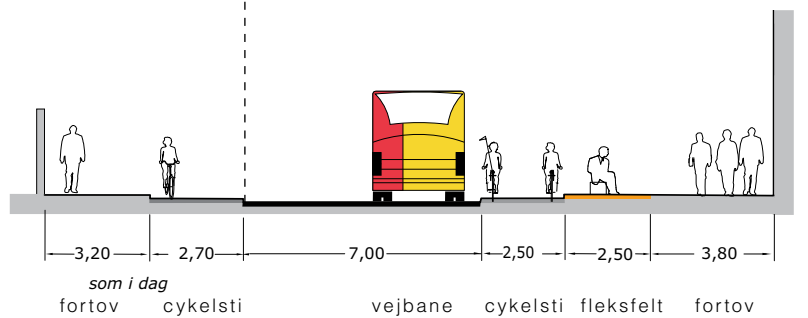
Asymmetrisk tværsnit



Tværsnit set ved busgade



Tværsnit set ved Assistens Kirkegård



Principielle tværsnit for model 4 sammenlignet med et typisk tværsnit på Nørrebrogade i dag på ca. 19 m. Snittene er set mod nordvest. 1:200

03

NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

Med baggrund i ovenstående er der udpeget "særlige" delstrækninger i helhedsplanen, hvor der er specielt gode muligheder for at redisponere gaderummene med forskellig prioritering af trafikale funktioner, ophold og andet. På delstrækningerne mellem disse er forbedringspotentialet mindre, men der kan stadig ske en prioritering og optimering af arealanvendelsen i forbindelse med en ombygning.

"SÆRLIGE" DELSTRÆKNINGER

Strækning 3:

Aksel Larsens Plads (ved Nørrebrohallen, bl.a. der hvor den grønne cykelrute skærer Nørrebrogade):
Busgade og pladسدannelse

Strækning 5:

Stefanskirken (Gormsgade – Vedbækgade):
Pladسدannelse, hen over kørebanen

Strækning 8:

Langs Assistens kirkegård (Fyensgade – Kapelvej):
Etablering af udvidede opholdsarealer mm. (f.eks. flekszone)

Strækning 9:

Elmegade – Fælledvej:
Busgade

Strækning 11:

Fælledvej – Dosseringen:
Udvidelse af fortov og cykelsti

Strækning 12:

Dronning Louises Bro:
Udvidelse af cykelsti og særligt byrumsprojekt.

Herudover er der 2 delstrækninger/områder, der direkte indgår i andre trafikale projekter, som medfører væsentlige ændringer i den fysiske udformning, og som det derfor foreslås ikke at bearbejde yderligere i denne sammenhæng:

OMRÅDER DER IKKE BEARBEJDES I DENNE SAMMENHÆNG

Strækning 1:

Folmer Bendtsens Plads–Hyltebro–Mimersgade: Metrostation og busterminal

Strækning 7:

Nørrebro Runddel: Blandt andet med ny Metrostation

Det kunne dog overvejes at hindre gennemkørende privat biltrafik mellem indre og ydre del af Nørrebrogade gennem Runddelen, ved at nedlægge køresporet for ligeudkørende. Dvs. at der alene afmærkes en busbane for ligeudkørsel. Konsekvensen er, at svingbevægelser til og fra Nørrebrogade er mulige i alle retninger, men privat biltrafik kan ikke køre igennem runddelen ad Nørrebrogade.

På de følgende sider gennemgås forslag til principper for udformning af de udpegede delstrækninger.

NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

Strækning 3: Aksel Larsens Plads m.m. (ved Nørrebrohallen)

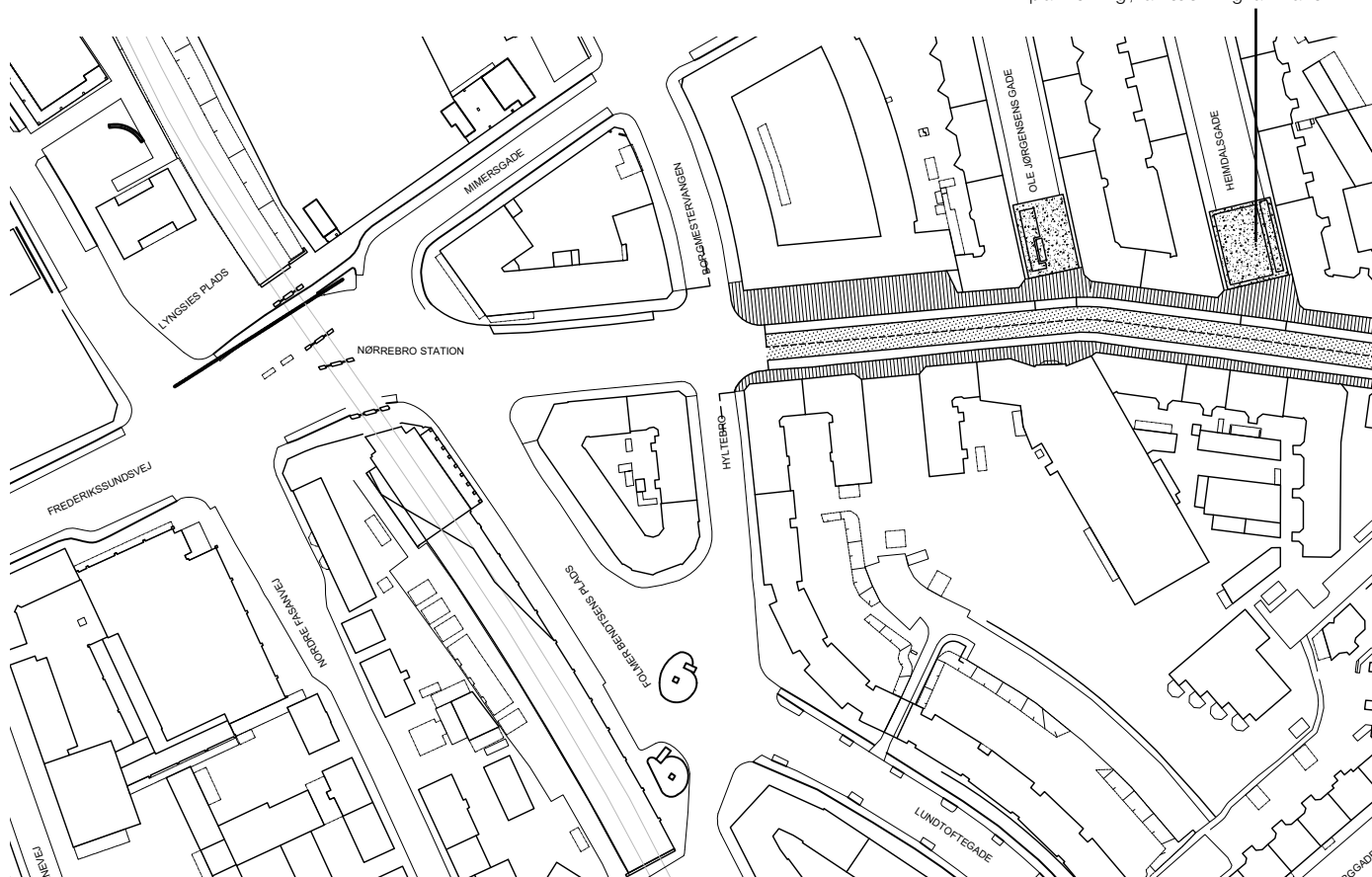
På denne strækning er særligt gode muligheder for at arbejde med byrummet, hvorfor byrummet kan udpeges som et byrumsprojekt. Byrummet er bredt og Nørrebro Park løber på tværs. Her er der god mulighed for at forbinde gaden med parken og at skabe attraktive opholds- og aktivitetsmuligheder.

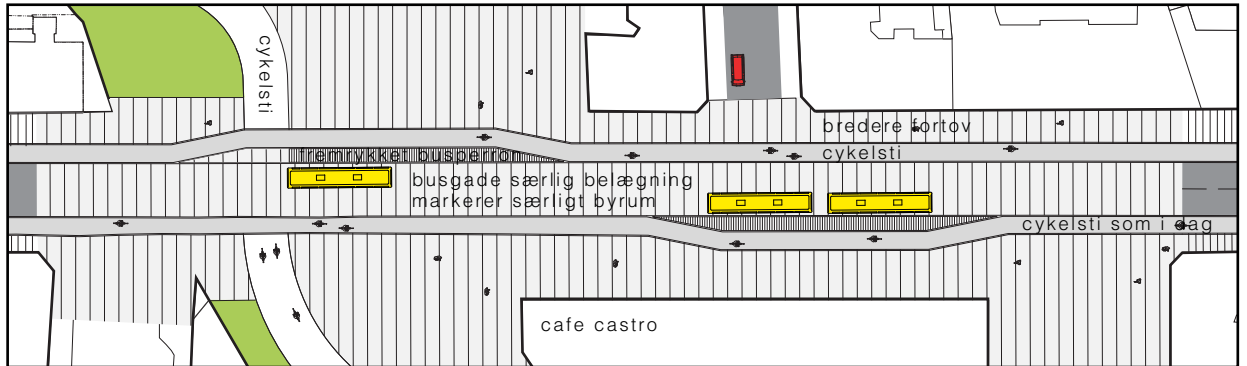
Forskellige projektideer for arealer på begge sider af Nørrebrogade er under udvikling. Færdiggørelsen og realiseringen heraf er ikke afklaret på indeværende tidspunkt, men det anbefales, at de koordineres, og at den berørte del af Nørrebrogade integreres heri.

Strækningen er imidlertid samtidig en væsentlig brik i at opnå den trafikale fredeliggørelse af Nørrebrogade, som er et af hovedmålene i model 4. Derfor foreslås strækningen etableret som en busgade efter samme principper som busgaden mellem Fælledvej og Elmegade.

STRÆKNING 3 - AKSEL LARSENS PLADS

Sidegadetilslutning med plads til ophold, parkering, aflæsning af varer m.v.





Planudsnit der viser principperne for Aksel Larsens Plads hvor gadens rum inddrages i pladsen

1:1000

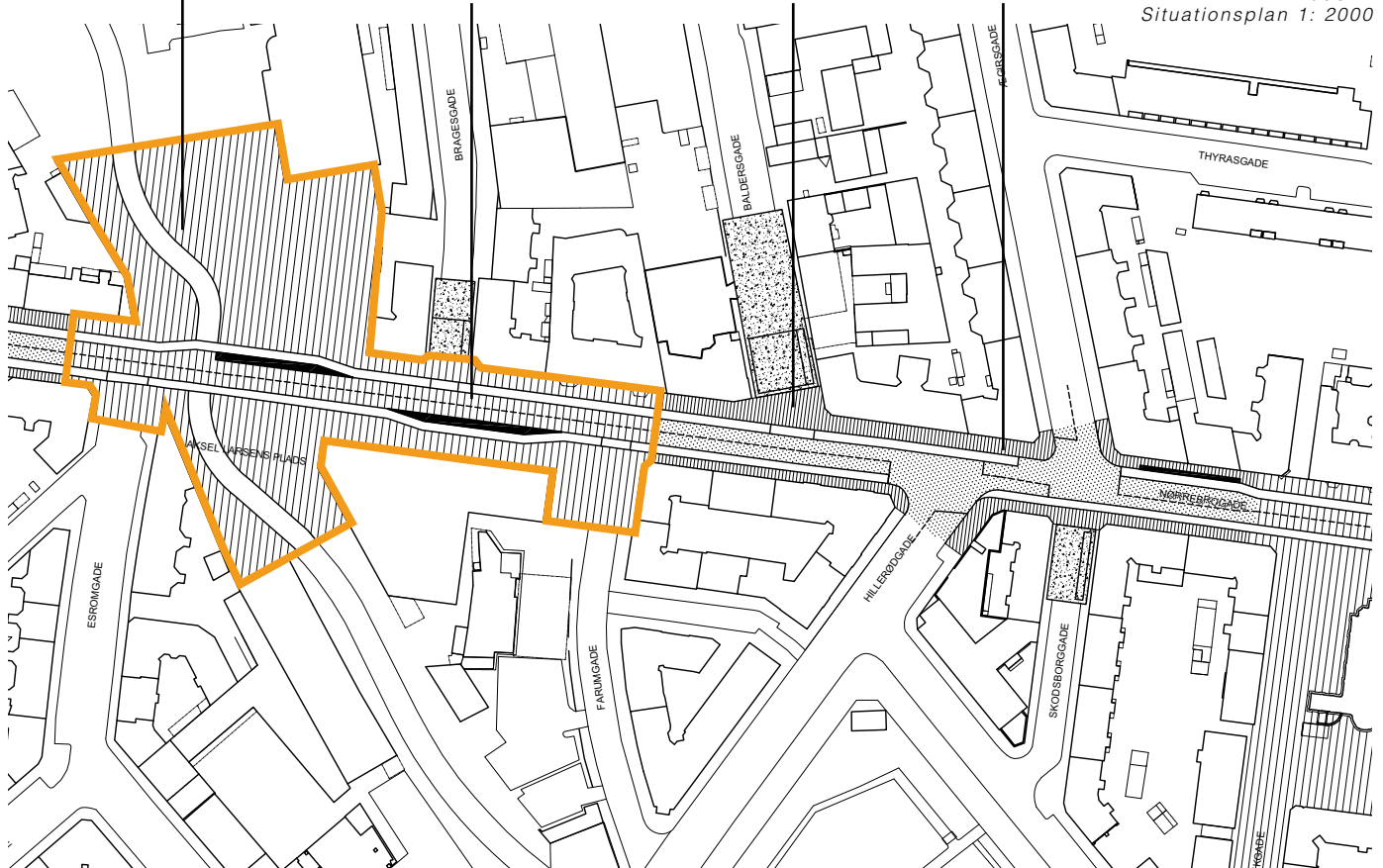
Aksel Larsens Plads
Byrum med særlig bearbejdning

Særlig belægning på vejbane
markerer overgange

Fortov fortov føres igennem
ved sidegade

Ekstra beredt fortov i
denne side

Model 4
Situationsplan 1: 2000



NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

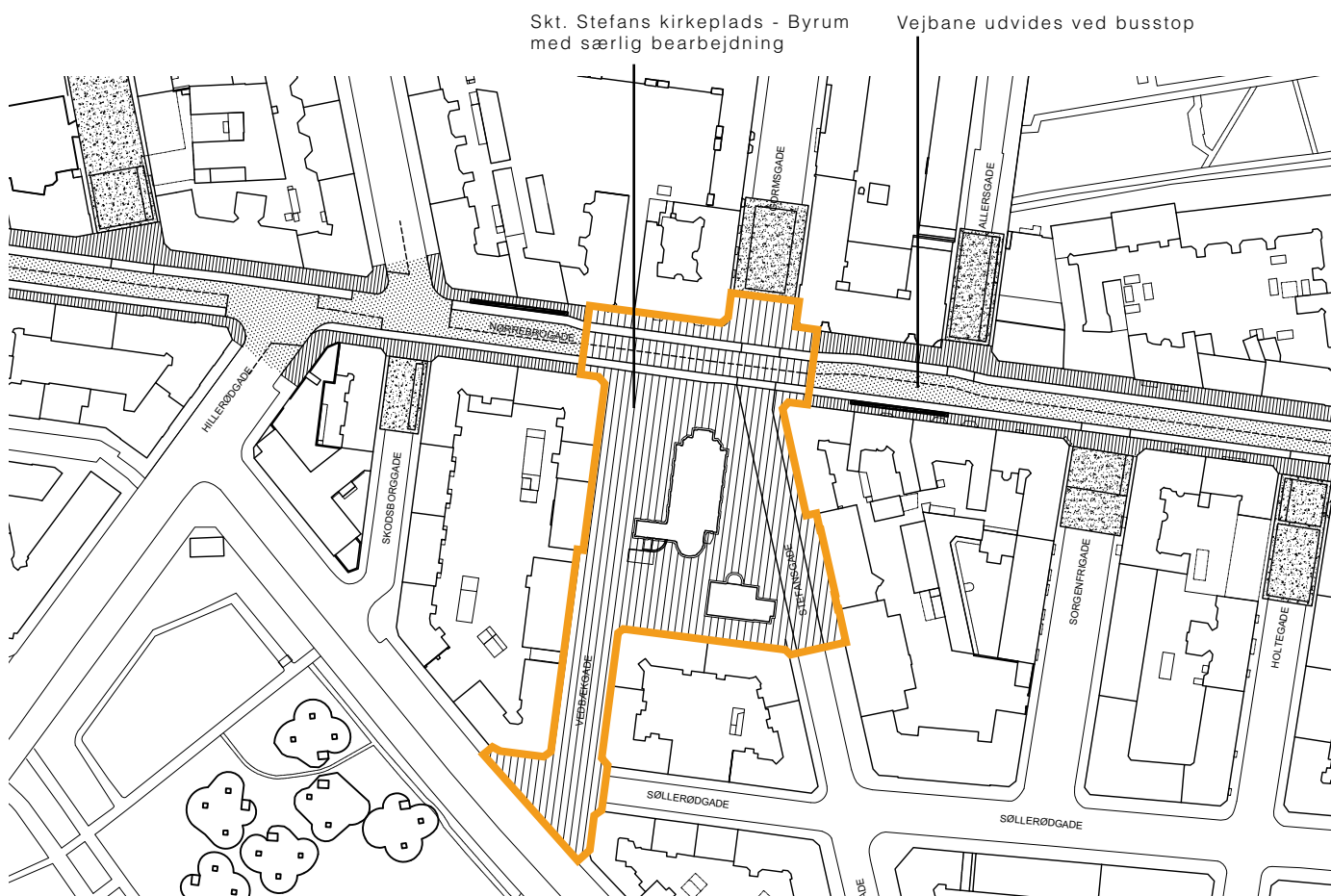
Strækning 5: Sankt Stefans Kirke

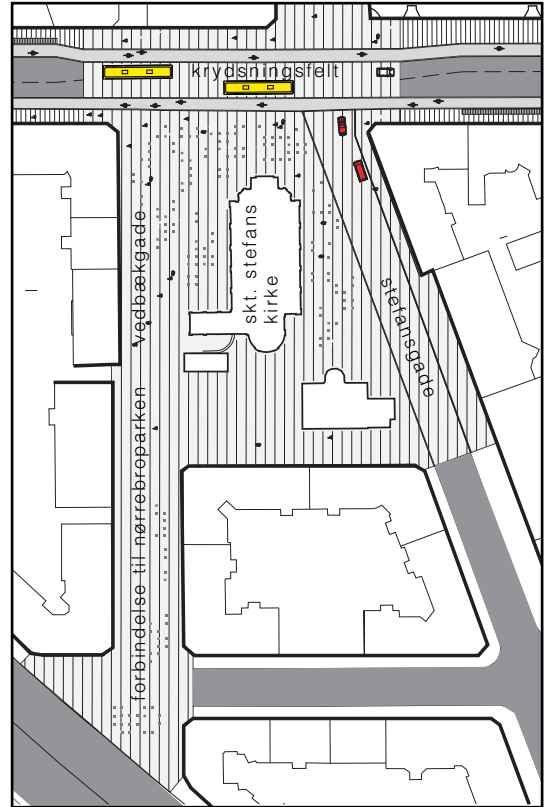
Området omkring Skt. Stefans Kirke rummer potentiale til at blive byrumsmæssigt omdrejningspunkt for strækningen mellem Runddelen og Nørrebro Station. Det er et af de mest veldefinerede byrum på Nørrebrogade, og med en inddragelse af kirkens nære omgivelser vil området kunne få store byrums- og funktionsmæssige kvaliteter. Væsentligt vil være at arbejde med pladsens gulv og at få skabt sammenhæng mellem facaderne.

Denne delstrækning foreslås udpeget som en del af et særligt byrumsprojekt, der vedrører Nørrebrogade fra Vedbækgade til Gormsgade, og som omfatter Skt. Stefans Kirke arealer og omliggende sidegader.

F.eks. kan der arbejdes med en mindre hævnings af kørebanearealet på Nørrebrogade, så niveauforskelle mellem kørebanearealer og gangarealer gøres små. Belægningsmæssigt bør hele området fremstå som en helhed, selvom det fortsat skal være tydeligt, hvor der kan færdes biler.

STRÆKNING 5 - SANKT STEFANS KIRKE





Planudsnit der viser principperne for pladsdannelse der inddrager arealet omkring Sankt Stefans Kirken og skaber forbindelse til Nørrebroparken

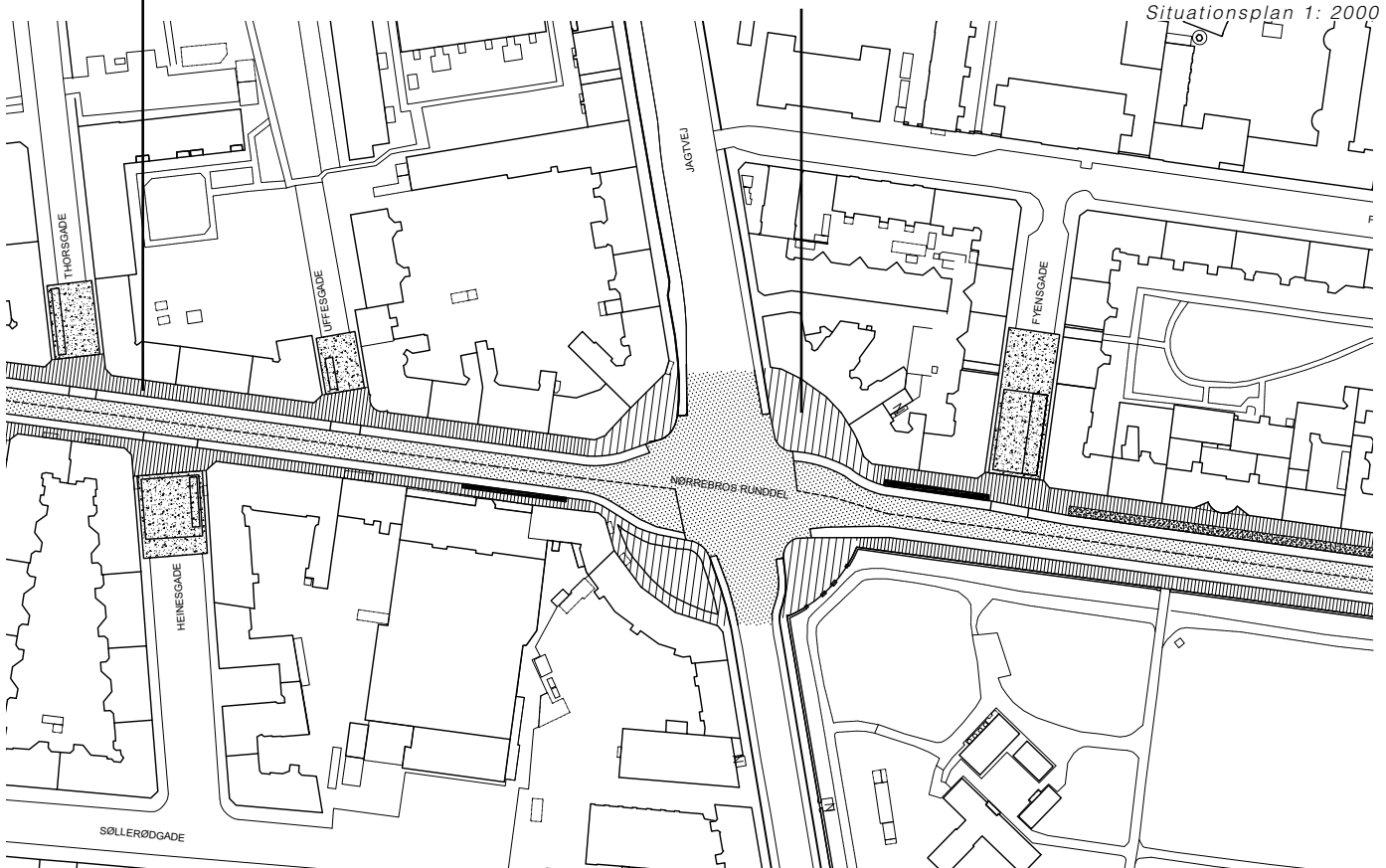
1:1500

Ekstra bredt fortov i denne side

Venteareal ved busstop markeres på fortov

Nørrebros Runddel - Byrum med særlig bearbejdning

Model 4
Situationsplan 1: 2000



NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

Strækning 8: Langs Assistens kirkegård

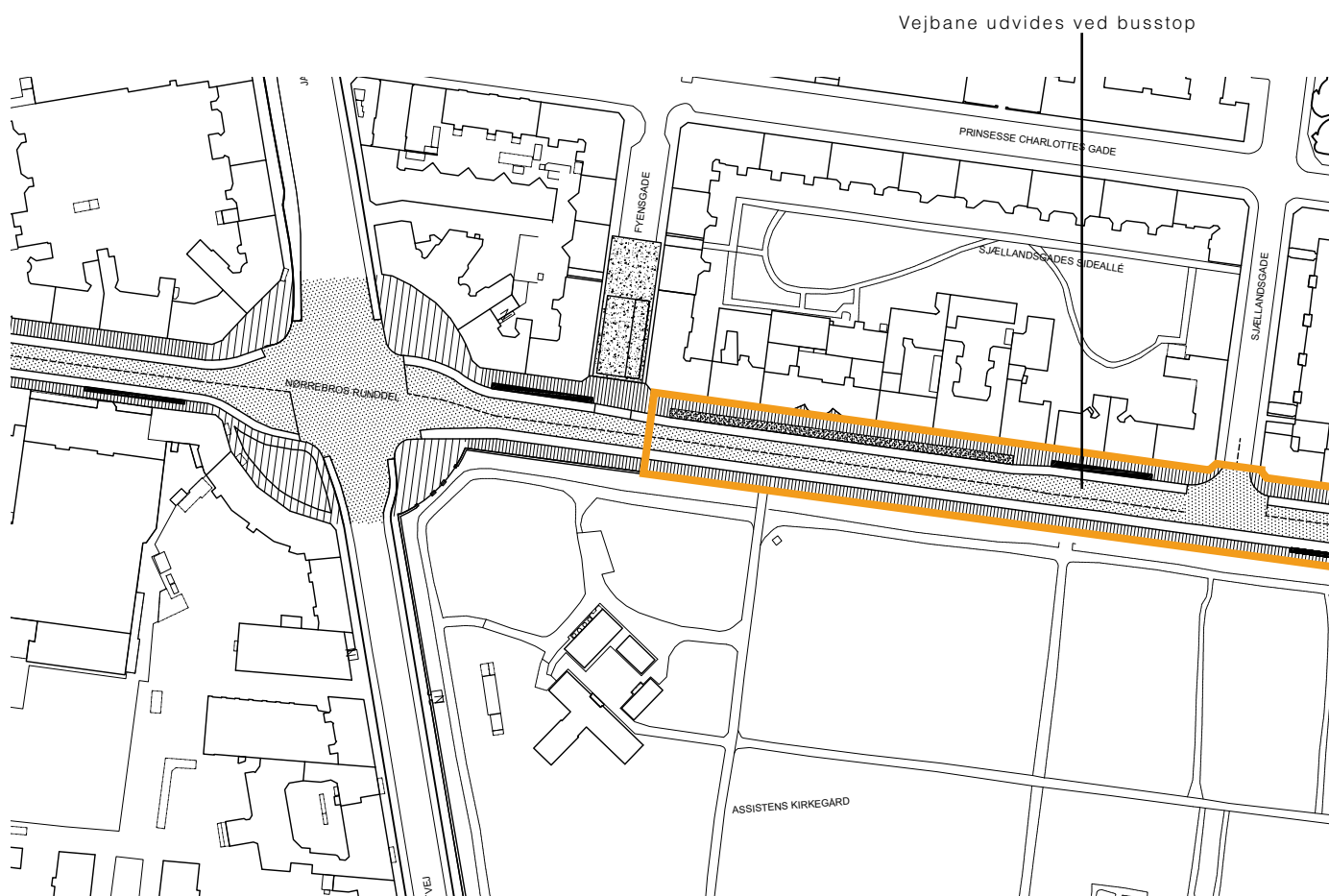
Denne del af Nørrebrogade har den største bredde. Mellem fortov og cykelsti kan der etableres en flekszone på op til 3 m, der kan anvendes til byrumsinventar (som cykelparkering, bænke, beplantning etc.), vareusstilling, udeservering, ophold og lignende. I det omfang der ikke kan indrettes plads i sidegaderne til vareaflysning, kan der i et mindre omfang indrettes lommer uden på cykelstien hertil.

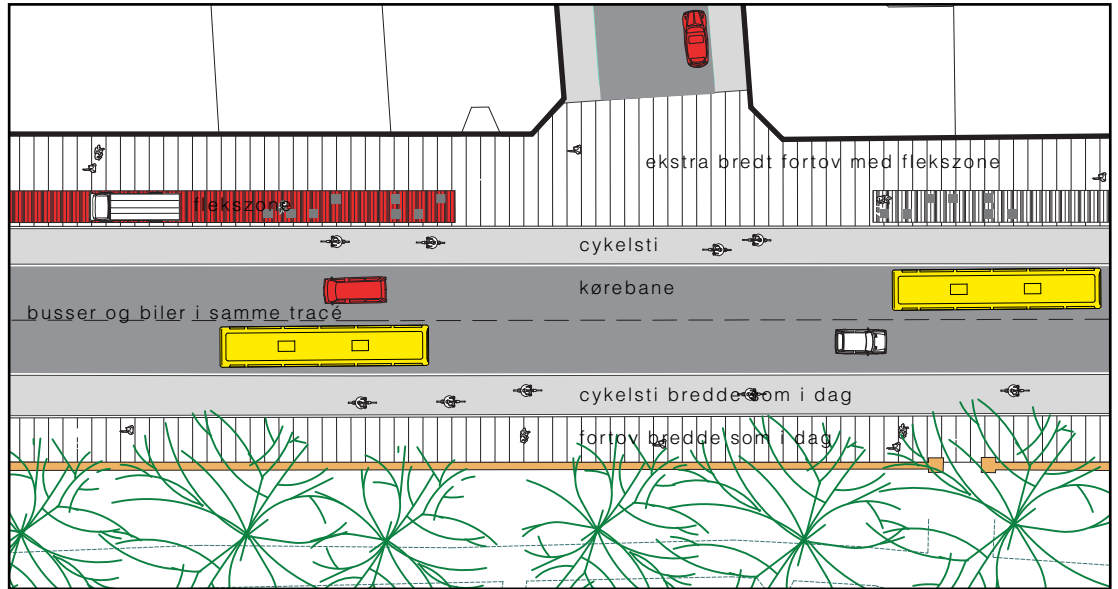
Flekszonen placeres mest hensigtsmæssigt modsat kirkegårdsmuren - på solsiden. Herved vil fortovet langs bygningerne nærmest få en promenadeagtig

karakter, hvor bylivet vil kunne få optimale muligheder. Samtidig kan en flekszone give forskellige anvendelsesmuligheder.

Eksisterende cykelsti og fortov bevares mod kirkegårdsmuren. Mulighederne for at understøtte de aktiviteter, der lejlighedsvis er langs kirkegårdsmuren kan evt. vurderes, men med det begrænsede tværprofil er det ikke realistisk at udbygge opholdsarealer i begge sider af gaden.

STRÆKNING 8 - ASSISTENS KIRKEGÅRD





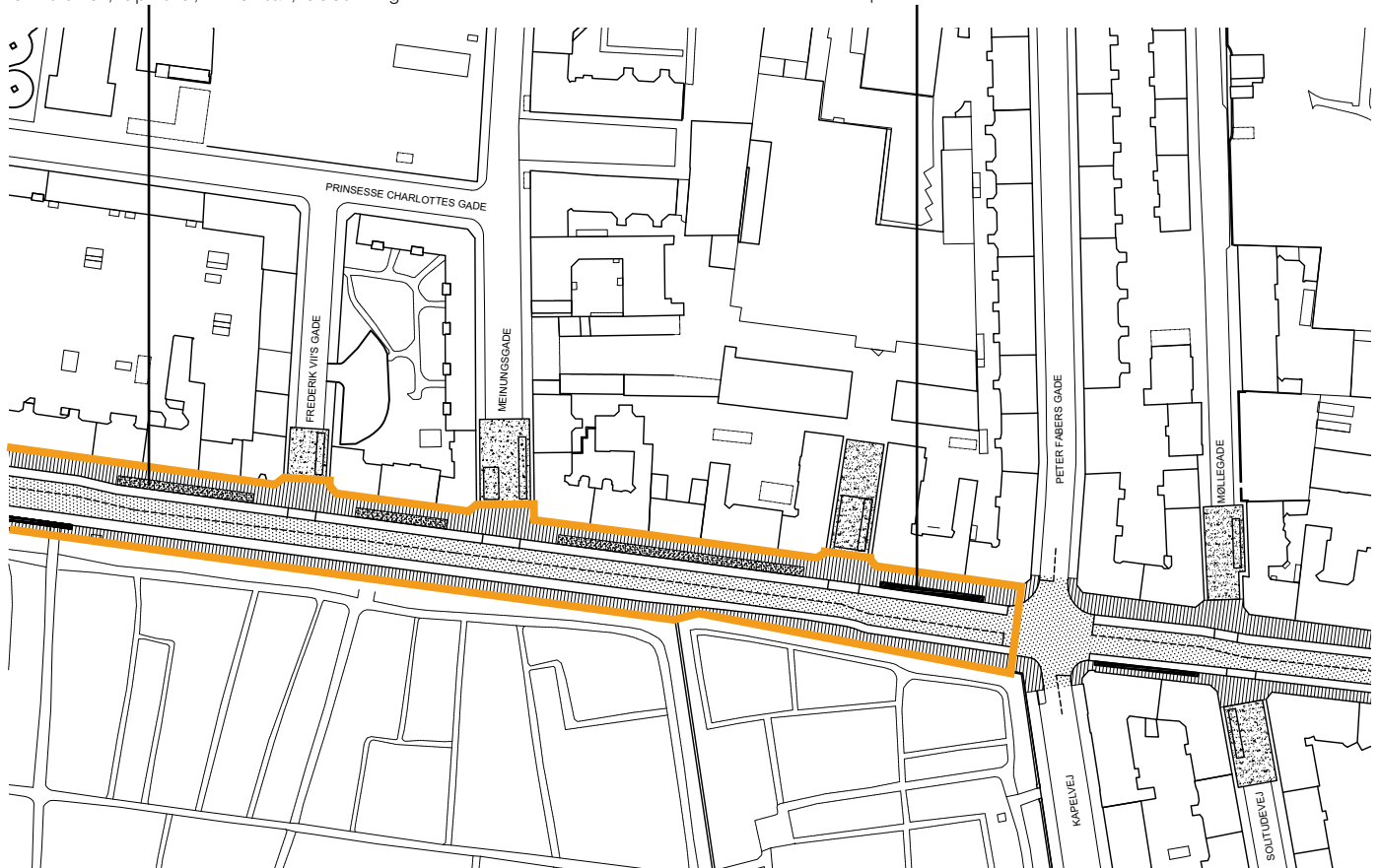
Planudsnit der viser principperne for etablering af et bredt fortovs med flekszoner i den ene side af gaden langs Assistens Kirkegården

1:500

Fleksfelt med mulighed for forskellige funktioner, ophold, inventar, udstilling m.v.

Venteareal ved busstop markeres på fortovs

Model 4
Situationsplan 1: 2000



STRÆKNING 8 - ASSISTENS KIRKEGÅRD



Foto der viser hvorledes gaderummet langs Assistens Kirkegården opleves i dag



Visualisering der viser principperne for hvordan gaderummet langs Assistens Kirkegården kan opleves efter ombygning

NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

Strækning 10: Busgade Elmegade – Fælledvej

Busgaden forbeholdes så vidt muligt kun buskørsel. Der kan etableres fremrykkede stoppesteder (busperroner uden på cykelstierne). Busserne holder i kørespor. Det medfører bedre forhold for både cyklister, gående og buspassagerer. Det kan overvejes at etablere mulighed for afsætning af varer og lignende på arealer i forlængelse af busperronen.

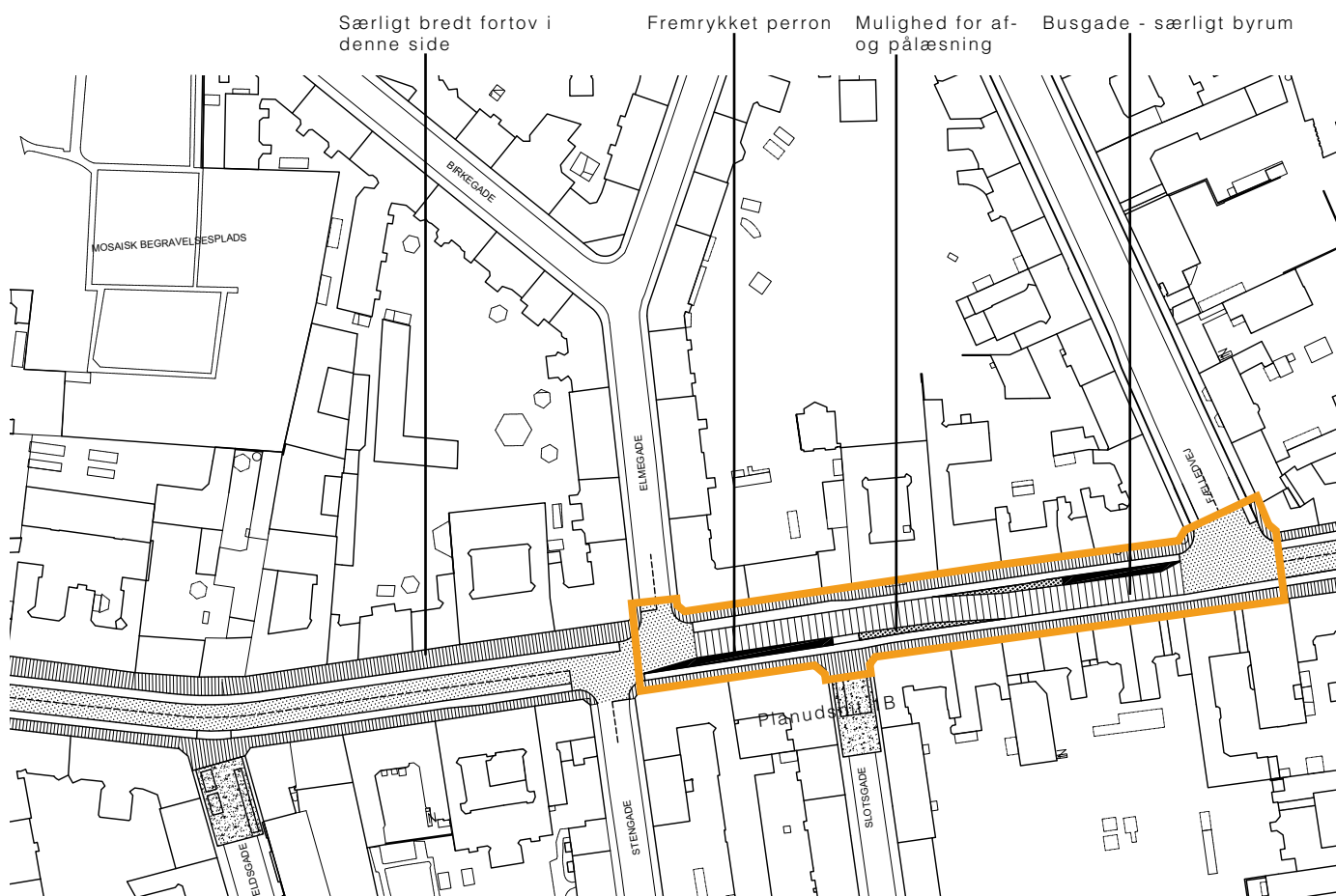
Det kan senere overvejes, om det er bedre at samle busstoppestederne ud for hinanden midt på strækningen, for at anden lovlig trafik på strækningen ikke bliver standset af stoppende busser lige efter krydset (med risiko for tilbagestuvning).

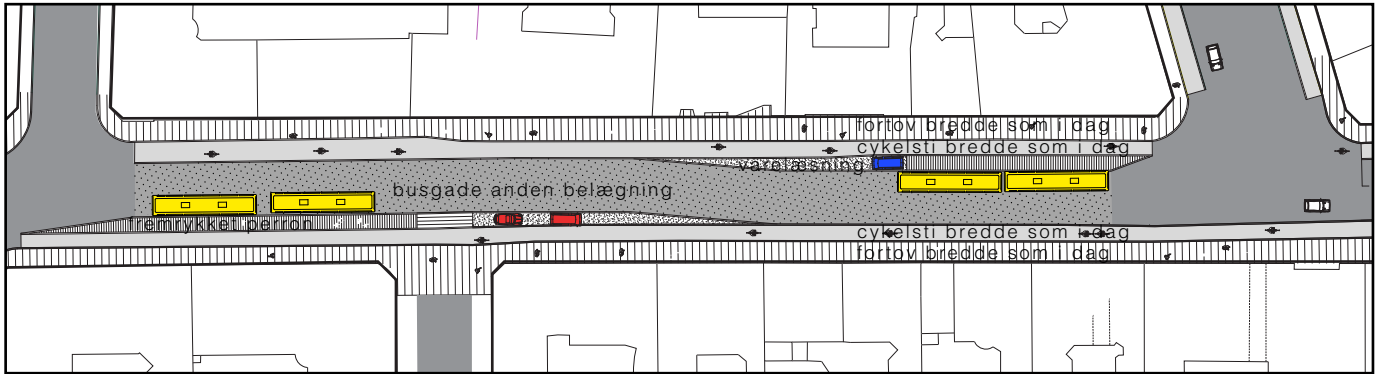
Det foreslås at 3A forlægges til Fælledvej.

Om nødvendigt kan busgaden suppleres med en busluse (med steler der kan sænkes ned i kørebanen) for at sikre, at der kun kører den trafik, der har tilladelse hertil.

Der kan arbejdes med særlige belægningsfarver etc., der kan understrege den særlige status på strækningen.

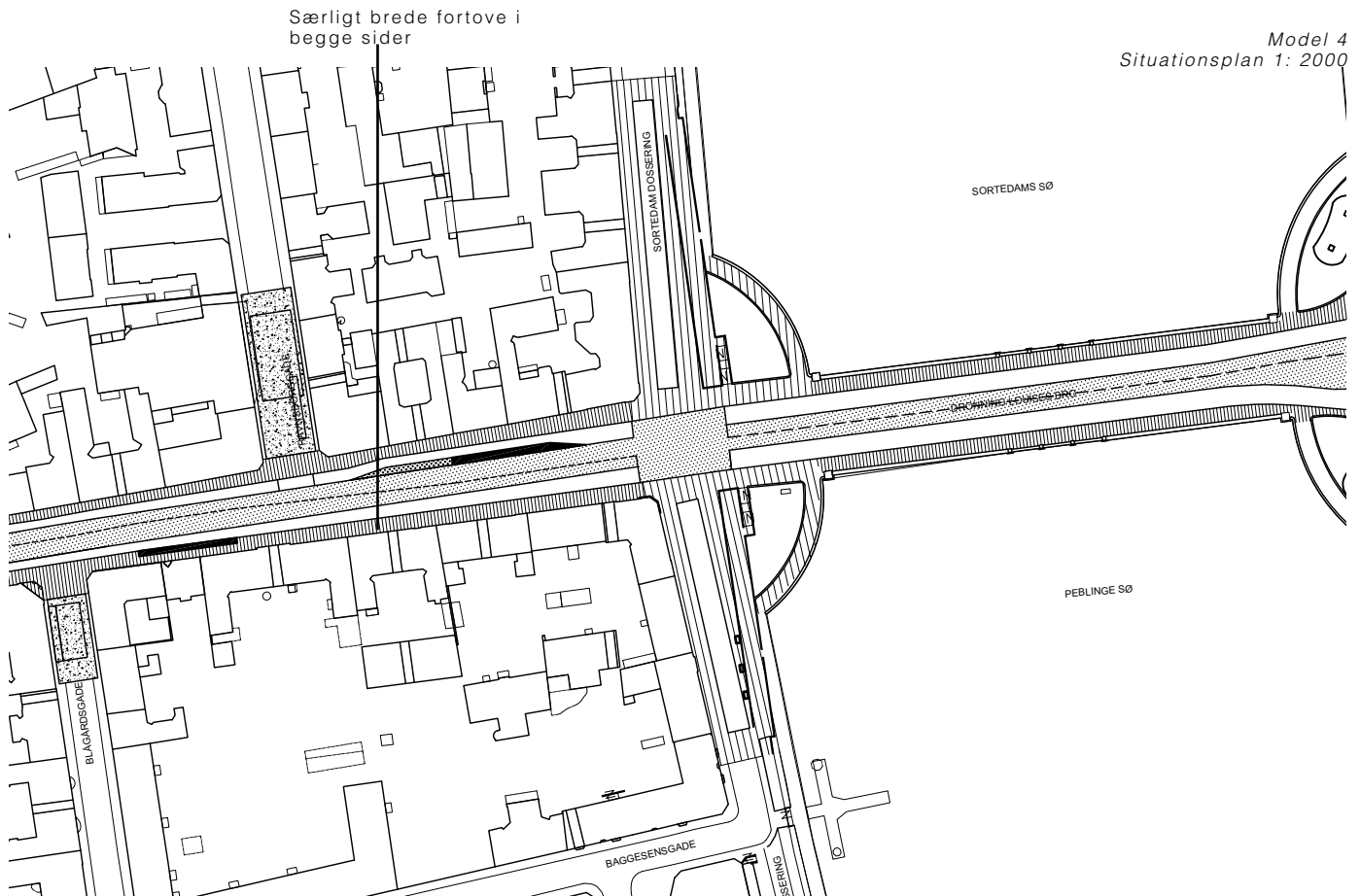
STRÆKNING 10 - ELMEGADE-FÆLLEDVEJ (BUSGADE)





Planudsnit der viser principperne for etablering af busgade ved Elmegade/Fælledvej

1:1000



NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

STRÆKNING 10 - ELMEGADE-FÆLLEDVEJ (BUSGADE)



Foto der viser hvorledes gaderummet mellem Fælledvej og Elmegade opleves i dag



Visualisering der viser principperne for hvordan en busgade mellem Fælledvej og Elmegade kan opleves

NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

Strækning 11: Fælledvej – Dosseringen

Forudsætning: Svingrestriktioner på Sø-gaderne mod Dr. Louises Bro og busgade efter Fælledvej.

Under forudsætning af, at det findes trafikalt forsvarligt, fjernes svingbanerne i krydset ved Dosseringen og ved Ravnsborggade. Dette medfører, sammen med den generelt større vejbredde på dette sted, at bredden på både fortovsarealer og cykelstier kan øges markant.

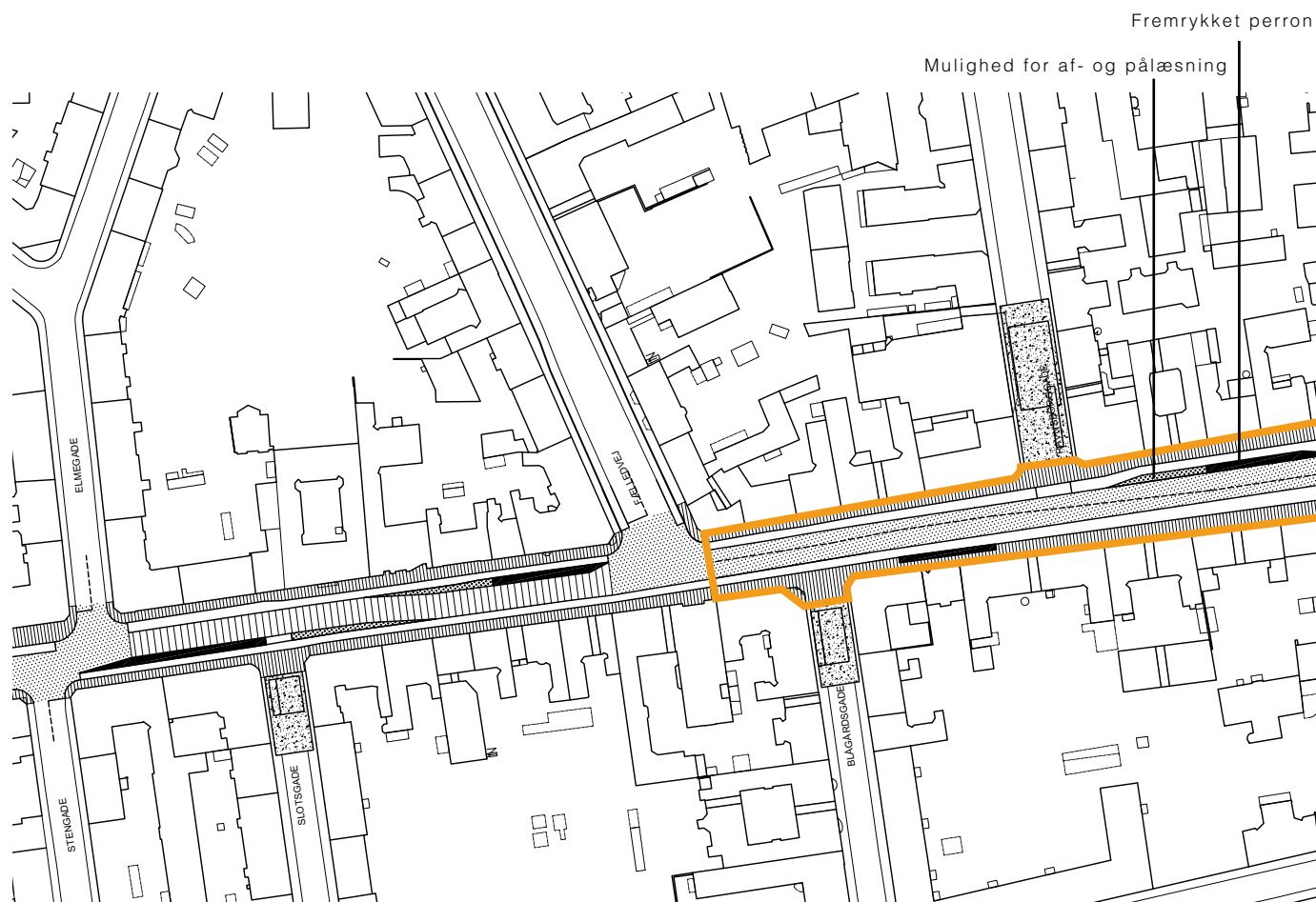
For at kunne udnytte denne kapacitetsforøgelse bør principperne føres videre ud over Dronning Louises Bro og frem til Søgaderne. De meget bredere cykelstier kan forbedre afviklingen af cykeltrafikken

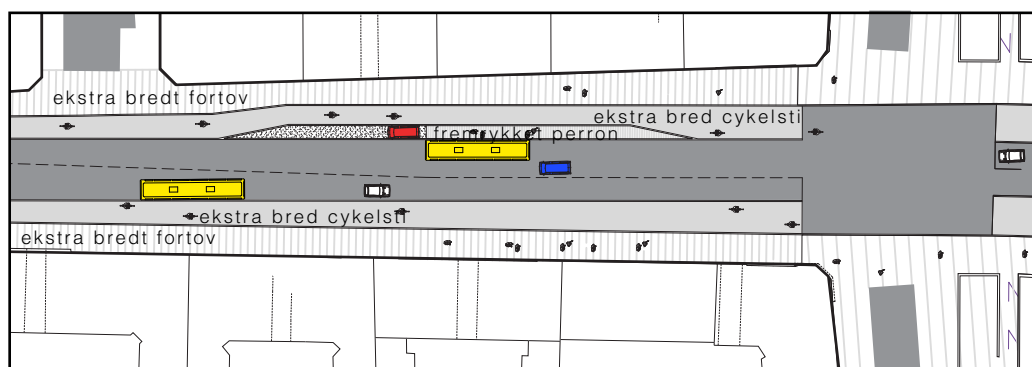
væsentligt på dette sted under forudsætning af, at der sikres passende brede cykelarealer i frakørslerne.

Evt. kan der etableres fremrykket stoppested ligesom i model 1 ved stoppestedet mellem Dosseringen og Ravnsborggade.

De byrumsmæssige forbedringer består primært i, at der bliver bredere og opgraderede fortove.

STRÆKNING 11 - FÆLLEDVEJ-DOSSERINGEN

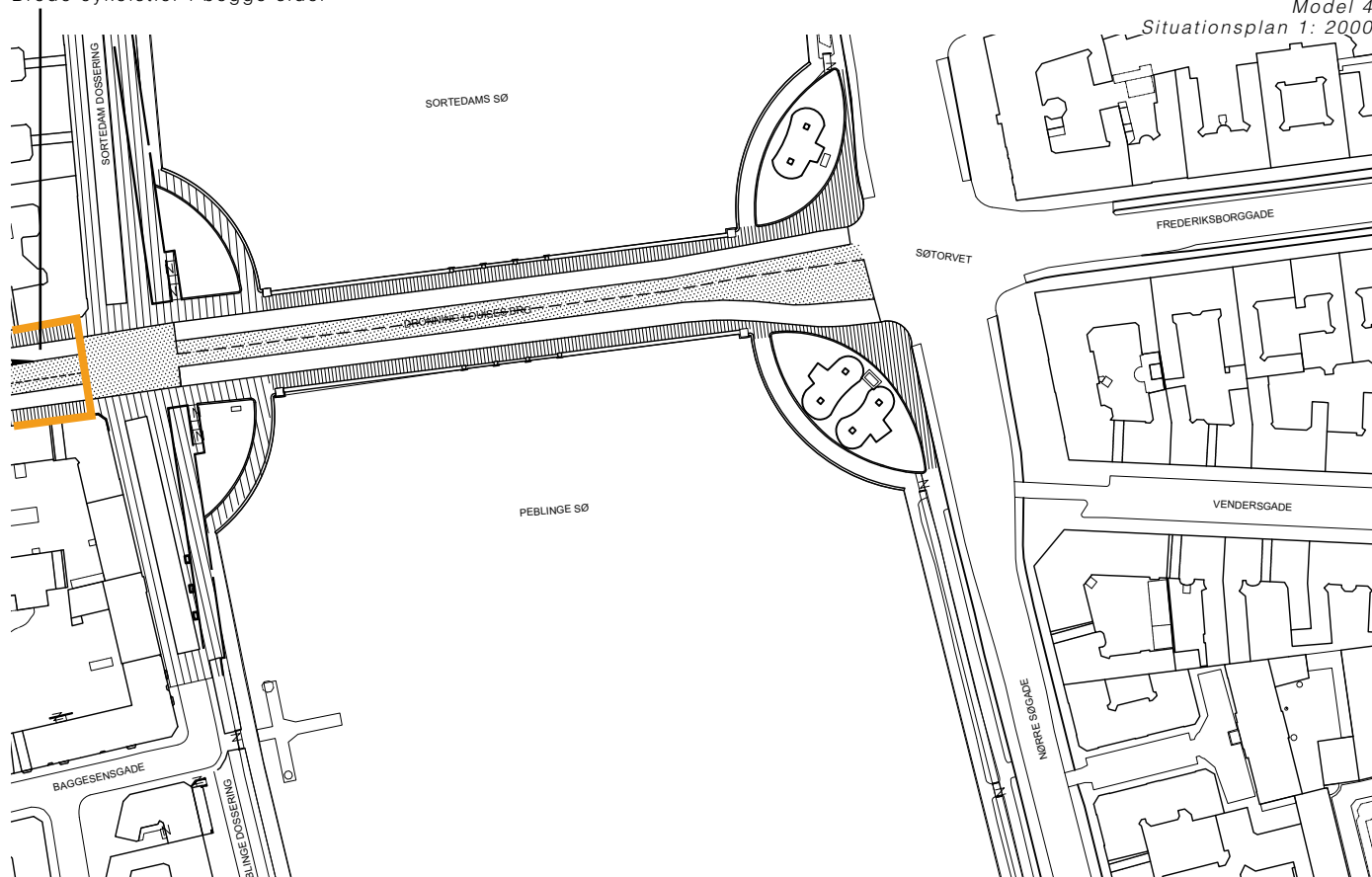




Planudsnit der viser principperne for etablering af bredere cykelstier og fortov på strækningen fra Ravnsborggade til Dosseringen

1:1000

Brede cykelstier i begge sider



NØRREBROGADES DELSTRÆKNINGER

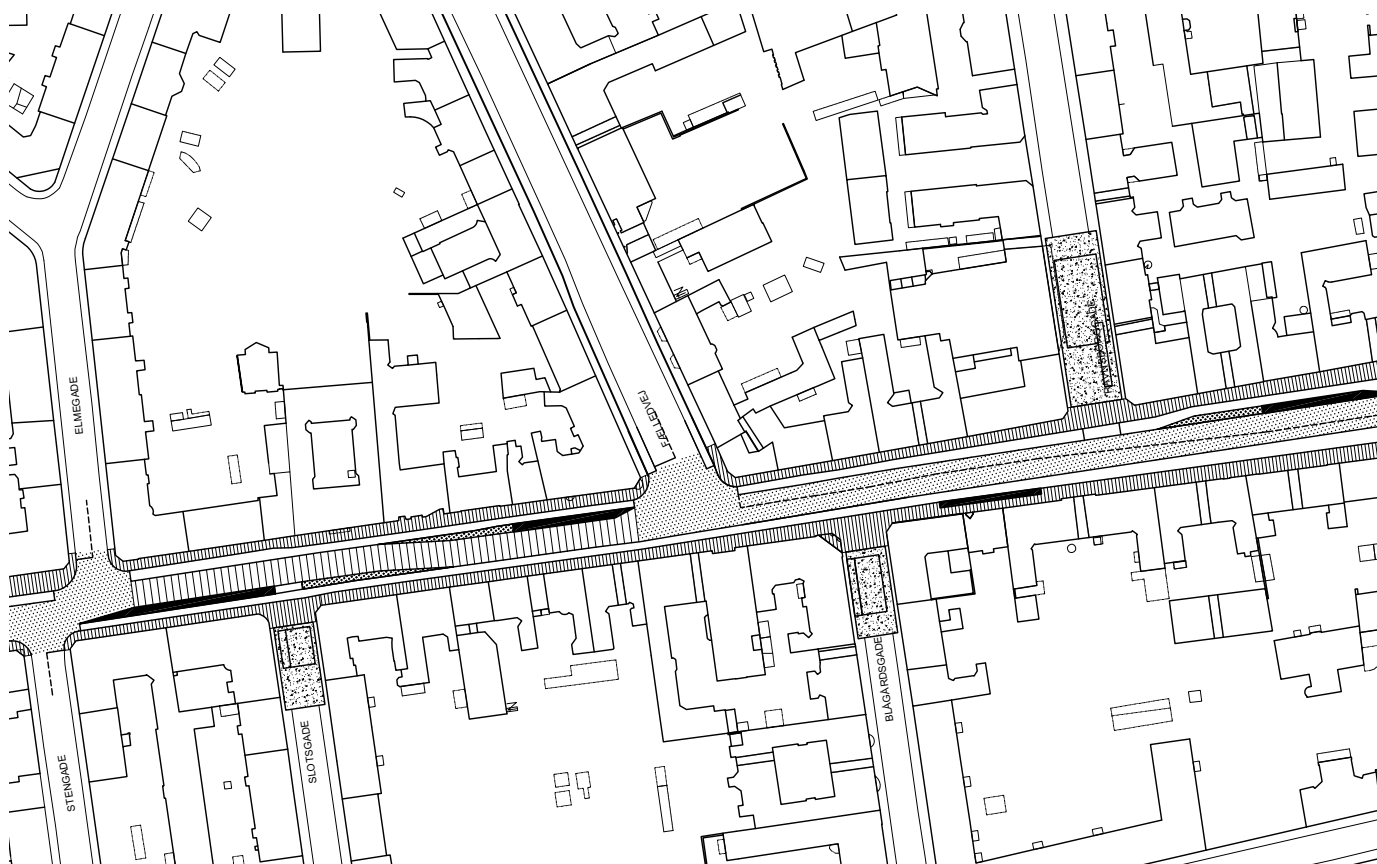
Strækning 12: Dronning Louises Bro

Forudsætning herfor er gennemførelse af strækning 11.

Dronning Louises Bro med tilhørende brofæster inklusive gang- og opholdsarealer foreslås udpeget som et særligt byrumsprojekt, hvor der er betydelige muligheder for at tilgodese de lette trafikanter på grund af den forventede markant begrænsede biltrafikmængde. Hvis gang- og cykelarealerne f.eks. udformes uden væsentlige niveauforskelle, kan der etableres brede arealer, som kan anvendes til mange aktiviteter, afhængig af årstiderne, sådan som man ser bylivet udfolde sig på en række markante broer øvrige steder i Europa.

Cykelstiernes bredde kan forøges markant f.eks. til 4-5m. For at kunne udnytte denne større bredde fuldt ud, skal der ses nærmere på frakørslerne fra det signalregulerede kryds, bl.a. ved Frederiksborggade, således at den nødvendige bredde til cyklisterne kan tilvejebringes her.

STRÆKNING 12 - DRONNING LOUISES BRO



Særlige byrumsprojekter

Som det er fremgået af de foregående sider er der nogle af delstrækningerne, der har et særligt byudviklingspotentiale. Disse anbefales til videreudvikling og konkretisering som særlige byrumsprojekter:

Strækning 3:

Området omkring Aksel Larsens Plads, Nørrebohallen og den grønne cykelrute inkl. busgaden.

Strækning 5:

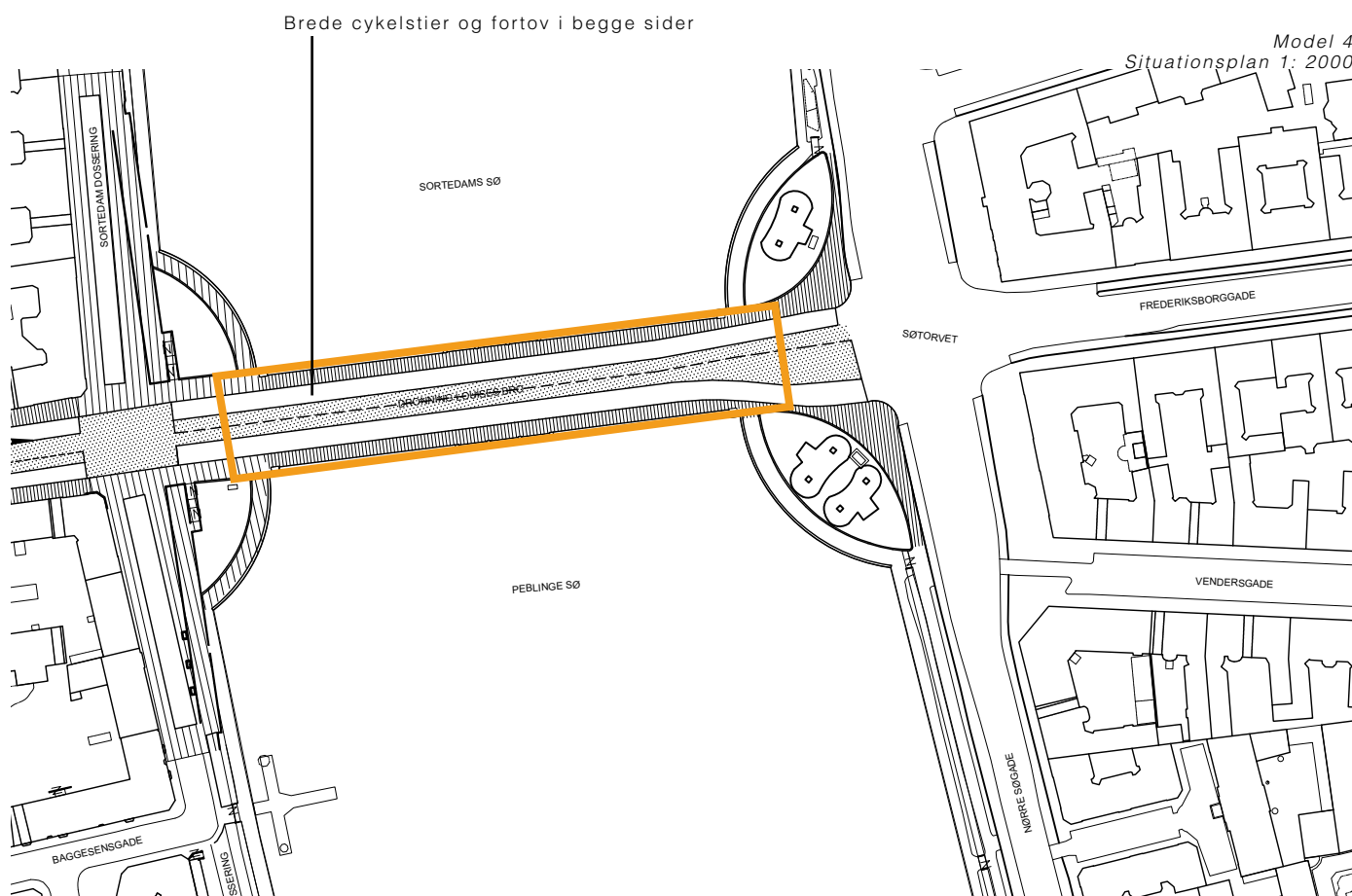
Området omkring Stefans Kirken

Strækning 8:

Strækningen langs Assistens Kirkegård

Strækning 12:

Dronning Louises Bro inklusive brofæster med tilhørende opholds- og ganganlæg



STRÆKNING 12 - DRONNING LOUISES BRO

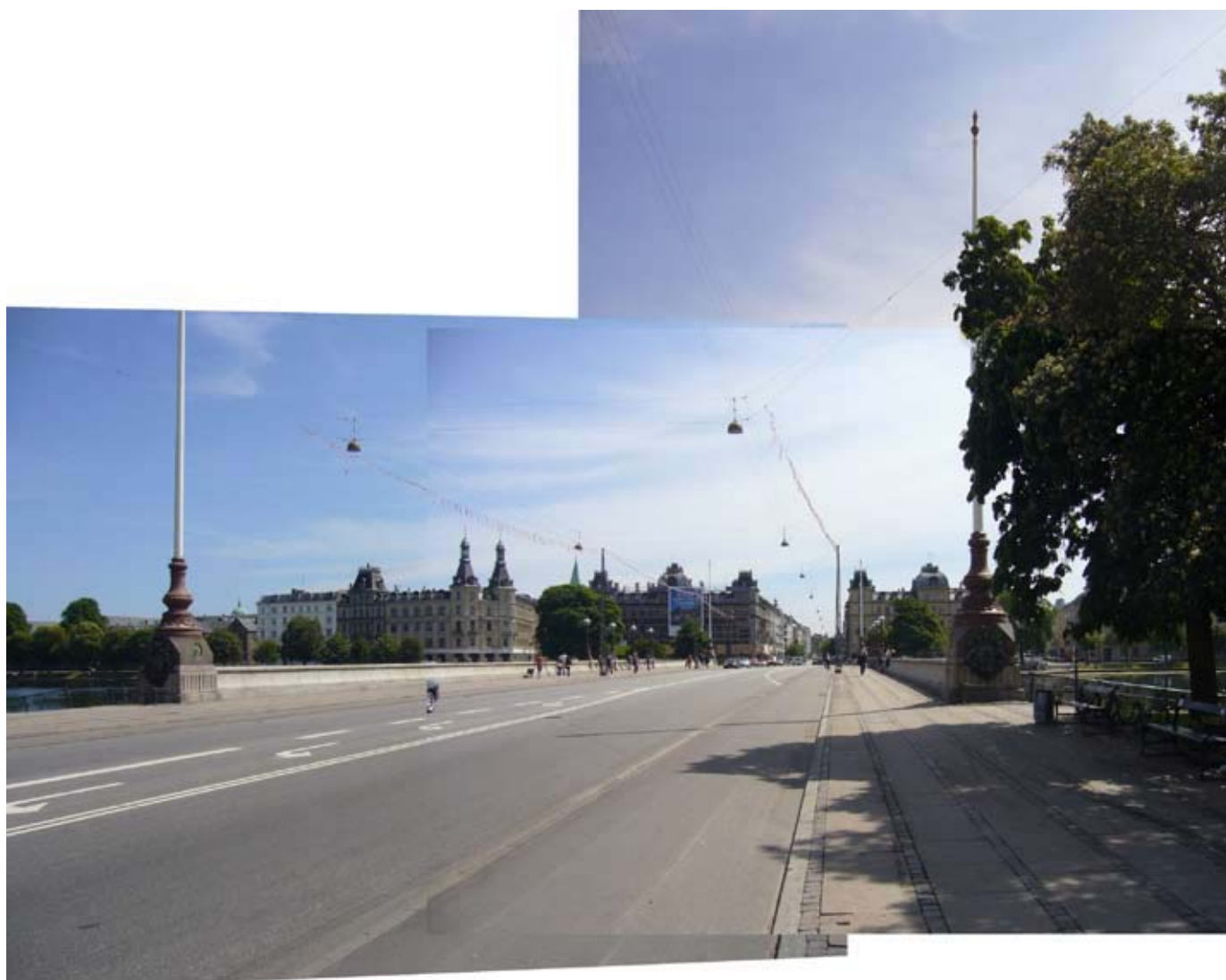


Foto der viser hvorledes gaderummet på Dronning Louises Bro opleves i dag



Visualisering der viser principperne for hvordan gaderummet på Dronning Louises Bro kan opleves

04

KONSEKVENSVURDERING

I dette kapitel beskrives de forventede konsekvenser af model 4 baseret på samme forudsætninger som for de øvrige 3 modeller. Der er således ikke gennemført nye trafikmodelberegninger eller simulationer til vurdering af model 4.

Trafikal fredeliggørelse

Som for de øvrige 3 modeller forventes biltrafikken på Nørrebrogade at blive mindsket.

Følgende biltrafik vil blive fjernet fra Nørrebrogade:

- Gennemfartstrafik uden ærinde på Nørrebro
- Gennemfartstrafik på Ydre Nørrebro mellem Jagtvej og Nørrebro Station
- Gennemfartstrafik på Indre Nørrebro mellem Jagtvej og Søerne
- En andel af den trafik, som i dag benytter Nørrebrogade som adgangsvej til øvrige veje på Nørrebro

De foreliggende trafikmodelberegninger kan kun give indikationer af, hvor meget trafikken forventes at falde på Nørrebrogade, da der ikke foreligger præcis viden om, hvordan den nuværende biltrafik på Nørrebrogade fordeler sig på rejsemål og valg af veje til og fra Nørrebro.

De tre først beskrevne konsekvenser skyldes naturligvis busgaderne/-sluserne, som umuliggør gennemfartstrafikken. Den nuværende gennemfartstrafik uden ærinde på Nørrebro vurderes at

udgøre mellem 10 % og 20 % afhængig af delstrækning og tidspunkt på dagen. Gennemfartstrafik på enten Indre eller Ydre Nørrebro er sandsynligvis mindst af samme størrelsesorden.

Den sidst beskrevne konsekvens skyldes, at det med model 4 kun bliver muligt at få adgang til mange af Nørrebrogades sidegader fra én retning af Nørrebrogade i modsætning til i dag. For eksempel kan en bilist i dag komme fra enten Jagtvej eller Søerne og via Nørrebrogade få adgang til Møllegade. Med model 4 kan en bilist kun benytte Nørrebrogade fra Jagtvejssiden og få adgang til Møllegade. Det vil betyde, at nogle bilister, som i dag benytter Nørrebrogade for at få adgang til deres veje på Nørrebro, med fordel vil kunne anvende andre adgangsveje, f.eks. Nørre Allé.

Omfanget af den sidst nævnte effekt vil desuden afhænge af den endelige detaljerede udformning af restriktioner på Nørrebrogade. Det gælder f.eks. forbud mod at svinge fra søgaderne mod Dr. Louises Bro og forbud mod at køre lige over Jagtvej.

Alt i alt kan skønnes, at biltrafikken på Nørrebrogade vil blive under halvdelen af den nuværende trafik.

Trafiksikkerhed

Den vigtigste ændring af betydning for trafiksikkerheden er reduktionen i biltrafikken, som alt andet lige vil betyde en bedre trafiksikkerhed. En stor del af de tilskadekomne i dag er cyklister, men ofte i ulykker med svingende bilister. Ligeså udgør ulykker mellem fodgængere og bilister en væsentlig andel af ulykkerne.



KONSEKVENSVURDERING

De geometriske ændringer i model 4 forventes ligeledes at give mere plads til cyklister og fodgængere uden at give nye konfliktsituationer mellem biler/busser og de lette trafikanter.

Alt i alt må der derfor forventes en forbedret trafiksikkerhed.

Varelevering og adgang for kunder til butikker

Model 4 vil medføre forbud mod parkering på Nørrebrogade. Muligheder for af- og pålæsning tilvejebringes principielt i udvalgte sidegader. Det kan nærmere vurderes, om der kan etableres enkelte lommer til varafsætning uden på cykelstien, der hvor behovet er særlig stort, og Nørrebrogade er bred nok. visse steder, hvor det er muligt at etablere flekszoner samt i udvalgte sidegader.

Cykeltrafik

Som i model 1 fastholdes den nuværende opdeling af trafikarealer, således at cyklister fortsat har enkeltrettede cykelstier. Modellen omfatter desuden, at fortov og cykelsti føres igennem ved de mindre sidegader. Alt andet lige vil dette især mindske risikoen for ulykker mellem højresvingende biler og ligeudkørende cyklister på Nørrebrogade.

Der kan opnås bredere cykelstier på en stor del af strækningen. På den mest trafikerede del tættest på søerne kan der blive en væsentlig breddeforøgelse, der forbedrer fremkommeligheden og oplevelsen af tryghed på grund af den bedre plads. Den smallere kørebane vil også på udvalgte steder kunne anvendes til i mindre omfang at skabe bedre plads til cykelparkering.

Bustrafik

For bustrafikken vil konsekvenserne for fremkommelighed i store træk svare til model 1's konsekvenser. Her viste simuleringer med VISSIM, at en gennemsnitlig kortere rejsetid på ca. 10 % kunne forventes. Da biltrafikken i model 4 forventes at være mindre end i model 1, vil det sandsynligvis være muligt yderligere at optimere bussers fremkommelighed ved justeringer af lyssignaler i nogle af krydsene på Nørrebrogade.

Trafikafvikling på Nørrebrogade

Reduktionen af biltrafikens omfang på Nørrebrogade betyder, at det er mindre relevant at sætte fokus på afviklingen her. Imidlertid forventes de resterende biler at have en afvikling med mindst samme fremkommelighed som i dag.

I den endelige detailudformning af modellen vil indgå justering af signalregulerede kryds på strækningen ud fra de nye rutevalg, som bilisterne vælger.

Trafikale konsekvenser på øvrige overordnede veje

De trafikale konsekvenser vil som ved de øvrige modeller være, at de omgivende større trafikveje forventes at få en øget trafikbelastning. Det vil lægge yderligere pres på de kryds, som allerede i dag har en belastning tæt på kapacitetsgrænsen. Det vil især dreje sig om Jagtvejs krydsning med Ågade, kryds ved Nørrebro Station med Nordre Fasanvej og evt. kryds mellem Fredensgade og Øster Søgade.

Trafikale konsekvenser på øvrige lokale veje på Nørrebro

Model 4 vil ligesom model 2 og 3 påvirke trafikmønsteret på lokale veje både på Indre og Ydre Nørrebro. Illustrationerne på side 40 viser, at det er lokalområderne tættest langs Nørrebrogade der primært betjenes via Nørrebrogade både i dag og ved model 4.



KONSEKVENSVURDERING

I modsætning til model 3 vil model 4 muliggøre, at hovedparten af de lokale veje fortsat betjenes via Nørrebrogade. Forskellen vil primært være, at hvor man i dag har adgang fra begge ender af Nørrebrogade, vil man med model 4, afhængig af hvor man skal hen, kun have adgang fra en af enderne eller fra en af de større sidegader til Nørrebrogade.

Hovedparten af de lokale veje tættest på henholdsvis Tagensvej og Ågade betjenes ikke af Nørrebrogade i dag og vil derfor ikke opleve væsentlige forandringer. På enkelte veje som f.eks. Mimersgade og Guldbergsgade kan man risikere en ekstra trafik til og fra vejene tættest på Nørrebrogade.

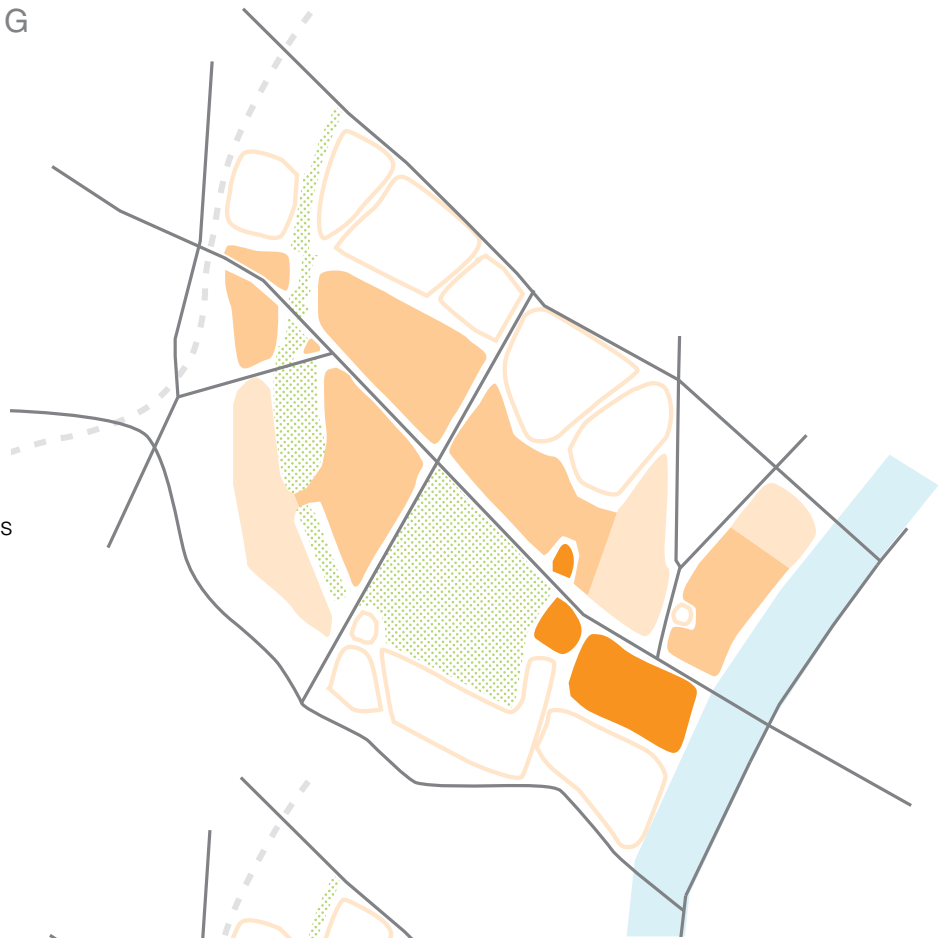


Diagram der viser trafikbetjening af naboområderne til Nørrebrogade i dag






-  Busgade
-  Kun adgang via NBG
-  Primær adgang via NBG
-  Sekundær adgang via NBG
-  Ingen adgang via NBG



Diagram der viser trafikbetjening af naboområderne til Nørrebrogade efter etablering af to busgader

Byrumsmæssige konsekvenser

Den punktvisse indsats giver projektet en realisme og et væsentligt kvalitetsløft de steder som er udpeget. Forandringerne understøtter de trafikale foranstaltninger og der bliver synlige forbedringer både ved Indre Nørrebro, langs Assistents Kirkegård og ved Ydre Nørrebro.

Samlet konsekvensvurdering

Den beskrevne konsekvensvurderinger er søgt samlet i nedenstående tabel.

Model	1	2	3	4
<i>Trafikal fredeliggørelse</i>	+	++	+++	++
<i>Forbedring af trafiksikkerhed</i>	+	+	++	++
<i>Forbedring af adgang til varelevering</i>	(+)	(+)	+	(+)
<i>Forbedring af forhold for cykeltrafik</i>	+	+	++	++
<i>Forbedring af forhold for bustrafik</i>	+	++	++	++
<i>Forbedring af bilers trafikafvikling på Nørrebrogade</i>	+	++	++	++
<i>Trafikale konsekvenser på øvrige overordnede veje</i>	-	--	---	--
<i>Trafikale konsekvenser på lokale veje på Nørrebro</i>	-	--	--	--

*Oversigtlig sammenfatning af konsekvensvurdering
(+ og - angiver relative forskelle mellem modellerne)*

05

FØRSTE ETAPE

Gennemførelsen af 1. etape forudsættes at ske efter gennemførelse og evaluering af et forsøgsprojekt, der skal afspejle en planlagt 1. etape. På baggrund af erfaringerne fra forsøgsprojektet vil 1. etape herefter blive justeret.

Principielt anbefales det, at der udvælges delstrækninger både på den ydre og den indre del af Nørrebrogade til at indgå i en 1. etape.

Da nogle af de væsentligste trafikdæmpende virkemidler udgøres af **busgaderne ved Elmegade – Fælledvej og ved Aksel Larsens Plads**, og da de samtidig forbedrer forholdene for bus- og cykeltrafik, er disse selvskrevne til at være med i 1. etape. Ved Aksel Larsens Plads medtages dog kun den trafikale regulering, fordi planlagte projekter i området vil få indflydelse på den fysiske udformning.

Strækningen mellem Ravnsborggade og Dosseringen samt Dr. Louises Bro rummer betydelige muligheder for forbedringer af forholdene for gående og cyklende, og det anbefales derfor, at disse strækninger indgår i 1. etape.

Strækningen langs Assistens Kirkegården rummer specielle muligheder for at forbedre forhold for de lette trafikanter og ophold, hvilket betyder en generel udvikling af byrummet. En kortere eller længere strækning af denne foreslås derfor at blive en del af 1. etape.

Første etape kan eventuelt også indeholde en forlængelse af elementer fra forsøgsprojektet, som i denne midlertidige udgave fungerede tilfredsstillende. Eller dele af forsøgsprojektet kan flyttes til ny lokalitet med begrænsede omkostninger, hvis de har fungeret hensigtsmæssigt.

Nedenstående delstrækninger anbefales således at indgå som del af etape 1 i realiseringen af løsningsmodel 4 (prioriteret rækkefølge).

Første etape kan udføres indenfor et budget på 30 mio. kr. excl. moms.

Strækning 10:

Elmegade – Fælledvej: Busgade

Strækning 3:

Aksel Larsens Plads (ved Nørrebrohallen): Busgade (kun trafikale del)

Strækning 11:

Fælledvej – Dosseringen: Cyklist og fodgængerprioritering

Strækning 12:

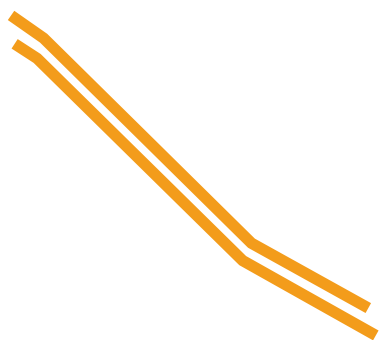
Dr. Louises Bro: Cyklistprioritering

Strækning 8:

Del af strækningen langs Assistens Kirkegård: Forbedringer for samtlige målgrupper.



Udpejning af indsatsstrækninger i første etape.



Københavns Kommune

Rapporten er
udarbejdet for
Københavns Kommune
af:

COWI

 **Møller &
Grønberg**