

#### **14. Evaluering af trafikforsøg på den yderste del af Nørrebrogade (2010-71689)**

Forud for en beslutning om den yderste del af Nørrebrogade fra Runddelen til og med Aksels Larsens Plads (helhedsplanens etape 2), har forvaltningen evalueret tredje fase af trafikforsøget. Udvalget skal tage evalueringen til efterretning samt godkende de trafikale forandringer, som forvaltningen anbefaler på baggrund heraf.

#### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at rapporten "Evaluering af forsøgsprojektets trafikale konsekvenser - 2010" tages til efterretning
2. at trafikforsøget på ydre del af Nørrebrogade afsluttes,
3. at opstillingen af trafikforsøget under forudsætning af politiets godkendelse tilbageføres til etape 2. Dvs. at forbuddet mod gennemkørende biltrafik i busgaden ved Nørrebrohallen genindføres, frem mod etableringen af et permanent projekt, samt at det igen tillades biltrafik at køre lige over Runddelen.

#### **Problemstilling**

Borgerrepræsentationen vedtog den 8. oktober 2009 et projektforslag for Nørrebrogade som baggrund for et endeligt anlægsprojekt på strækningen mellem Søtorvet og Runddelen. Samtidig besluttede Borgerrepræsentationen, at busslusen ved Nørrebrohallen skulle åbnes for biltrafik, samt at forbuddet mod ligeudkørsel på Nørrebrogade hen over Nørrebros Runddel skulle genindføres som under trafikforsøgets første etape. Endelig blev det vedtaget, at de trafikale konsekvenser skulle evalueres forud for en beslutning om, hvad der skal ske på den yderste del af Nørrebrogade.

Evalueringen af at åbne busgaden ved Nørrebrohallen for biltrafik viser, at trafikken er steget på den ydre del af Nørrebrogade, men at trafikmængderne forsat er mellem 30 til 56 procent mindre end før trafikforsøget startede i oktober 2008. I lokalgaderne mellem Mimersgade og Nørrebrogade er der under forsøget ikke konstateret store forandringer. Tendensen er dog, at Mimersgade og Bragesgade har fået mindre trafik efter busgaden er åbnet for biler.

På den indre del af Nørrebro kan der ikke påvises entydige effekter af åbningen af den yderste busgade. Effekten af at genetablere forbud mod ligeudkørsel ved Runddelen, kan siges at modvirke effekten af at åbne Busgaden. Se bilag 1.

Endelig har forsøget med åbning af busgaden resulteret i en række sikkerheds- og trafikafviklingsproblematikker omkring Nørrebro Runddel og busgaden ved Nørrebrohallen. Bl.a. har der vist sig et særligt risikopotentiale ved de mange venstresvingende bilister og ligeudkørende cyklister ved Runddelen. Herudover er der opstået afviklingsproblemer af de mange venstresvingende biler fra Nørrebrogade mod nordøst ad Jagtvej. Se bilag 2.

#### **Løsning**

På baggrund af erfaringerne fra trafikforsøgets tre etaper, vil forvaltningen anbefale, at løsningen

med begrænsning af den gennemkørende biltrafik ved etablering af to busgader, og med traditionel opdeling af trafikarterne (jf. Helhedsplanen for Nørrebrogade (model 4), godkendt af BR den 28. august 2008) anvendes som grundlag for den videre udvikling af den ydre del af Nørrebrogade.

I trafikforsøgets anden etape, der forløb fra 1. januar til 8. oktober 2009, blev det afprøvet at åbne Nørrebro Runddel for ligeudkørende biltrafik. Erfaringerne fra dette forsøg viser, at en åben Runddel, kombineret med en busgade i den ydre del af Nørrebrogade, giver en mere smidig og overskuelig trafikafvikling internt på Nørrebro - set i forhold til, hvad der opnås med forbud mod ligeudkørsel over Runddelen.

På den baggrund vil forvaltningen anbefale, at trafikforsøget på den ydre del af Nørrebrogade afsluttes, og at der ikke afprøves flere alternative modeller for trafikafviklingen.

Forvaltningen vil anbefale, at opstillingen af trafikforsøget tilbageføres til etape 2. Dette vil sige, at forbuddet mod gennemkørende biltrafik i busgaden ved Nørrebrohallen genindføres, frem mod etableringen af et permanent projekt, samt at det igen tillades biltrafik at køre lige over Runddelen. Genindførelsen af forholdene fra etape 2 er betinget af politiets godkendelse. Denne tilladelse foreligger ikke på nuværende tidspunkt, men forvaltningen vil, såfremt indstillingen godkendes, gå i dialog med politiet herom.

Forvaltningen vil endvidere udarbejde en vurdering af de trafikale konsekvenser af at lede den gennemkørende trafik uden om Nørrebrogade, via eksempelvis Tuborgvej og Lygten, fx ved at etablere en busgade uden gennemkørende biltrafik i forbindelse med Nørrebro Station og den kommende metrostation samme sted. Denne vurdering skal også sikre sammenhæng med busfremkommeligheds-projektet på Frederikssundsvej og etableringen af et kollektiv trafikknudepunkt ved Nørrebro Station, når Metro Cityringen åbner.

Det kan i øvrigt vise sig nødvendig, at forvaltningen i perioder ændrer i trafikafviklingen ved Runddelen og i busgaden ved Aksels Larsens Plads i forbindelse med anlægsprojekterne for Nørrebrogade og Metro Cityringen.

Nørrebro Lokaludvalg, Dansk Cyklist Forbund og Miljøpunkt Nørrebro har udtalt sig om trafikforsøget på den yderste del af Nørrebrogade. Bemærkningerne og forvaltningen vurdering fremgår af bilag 3.

Generelt bliver der i bemærkningerne givet udtryk for, at de trafikale virkemidler som blev afprøvet under trafikforsøgets etape 2 (tilladt ligeudkørsel i Runddelen og kun adgang for busser og cykler i busgade ved Aksels Larsens Plads) er det, af de afprøvede trafikforsøg, der har givet den bedst mulige trafikafvikling. Der er således udtrykt ønske om, at tilladelsen til ligeudkørsel ved Runddelen genindføres hurtigst mulig.

Nørrebro Lokaludvalg mener, at den bedste mulighed for at hindre den gennemkørende trafik på Nørrebrogade, er at lede den uden om Nørrebro ved Tuborgvej eller Lygten.

## **Økonomi**

Indstillingen har ingen direkte økonomiske konsekvenser, idet drift af de midlertidige foranstaltninger på Nørrebrogade dækkes af uforbrugte midler som tidligere bevilget hertil.

Vurderingen af at lede den gennemkørende trafik helt uden om Nørrebrogade løses via Teknik- og Miljøforvaltningens driftsbudget.

## **Videre proces**

Nørrebro Lokaludvalget og følgegruppen for trafikforsøget på Nørrebrogade inddrages i den videre proces.

Teknik- og Miljøudvalget vil i foråret 2011 få forelagt en vurdering af de trafikale konsekvenser ved at lede den gennemkørende trafik via Tuborgvej og Lygten uden om Nørrebrogade.

På baggrund af vurderingen skal Teknik- og Miljøudvalget i foråret 2011 tage stilling til gennemførelse og finansiering af anden etape af helhedsplanen, der vedrører den ydre del af Nørrebrogade mellem Nørrebro Runddel og Nørrebro Station.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

## **bilag**

[Bilag 1, Evaluering af forsøgsprojekts trafikale konsekvenser](#)

[Bilag 2, Vurdering af trafiksikkerheden på Nørrebrogade](#)

[Bilag 3, vurdering af bemærkninger](#)

