



Til Teknik- og Miljøudvalget

19-03-2009

Bilag 4

Forslag til trafikale tiltag / justeringer under forsøgets 2. etape, der er kommet frem i dialogprocessen i februar 2009

Sagsnr.

2009-26753

Dokumentnr.

2009-133268

Sagsbehandler

Maria Wass-Danielsen

Dette notat indeholder en emneopdelte liste over alle de trafikale tiltag / justeringer, som er kommet frem i dialogprocessen.

De relevante centre i Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) har vurderet tiltagene.

Der er en lang række forslag, som forvaltningen anbefaler bliver indarbejdet i forsøgets 2. etape. Derudover er der ideer, som forvaltningen finder interessante, men som det ikke er muligt at afprøve i forsøget. Disse forslag anbefaler forvaltningen at man arbejder videre med i helhedsplanen. Ydermere er der en række forslag, der er i direkte modstrid med helhedsplanens målsætning. Sådanne ideer er forkastet.

TMF anbefaler at gennemføre følgende trafikale tiltag / justeringer i trafikforsøgets 2. etape

- **Cykelforhold** - følgende anbefales:
 - cykelmulighed fra Nørrebrogade til Vendersgade
 - bredere cykelstier på første del af Frederiksborggade
 - cykelparkering indtænkes som en del af gadeinventaret
 - GRIB kampagne (cykeloprydning) gentages, hvis der vurderes at være behov for dette
- **Parkering** - følgende anbefales:
 - brugen af korttidsparkeringspladserne i sidegaderne evalueres for at afgøre, om der er behov for flere pladser
 - der tillades parkering om natten i læssezoner
- **Læssezoner** - følgende anbefales:
 - TMF undersøger muligheden for at etablere flere læssezoner
 - I de videre drøftelser med de handlende vurderes behovet for trækvogne/ladvogne og deleladcykler for at lette kundernes transport af varer fra butik til bil
- **Busser** - følgende anbefales:
 - busperronerne forbedres og forskønnes i forsøget

Center for Trafik

Islands Brygge 37
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3179

Telefax
3366 7131

E-mail
marwas@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

- **Selve Nørrebrogade** (herunder øvrige sidegade) - følgende anbefales:
 - der åbnes op for ligeudkørsel ved Nørrebros Runddel
 - hastigheden skiltes ned til 40 km/t på hele Nørrebrogade
 - politiet gennemfører kampagneindsats mod ulovlig kørsel i busgaderne
 - skiltningen forbedres

- **Mimergadeområdet** - følgende anbefales:
 - der arbejdes videre med et trafikforsøg i form af en spærring af Mimersgade. Dette forsøg skal ses i sammenhæng med de fysiske tiltag, der bliver gennemført af den 4 mio. kr. pulje der er afsat til Trafik- og Byrumsplanen i år
 - der foretages trafiktællinger på relevante veje i området

- **Elmegadeområdet** - følgende anbefales:
 - der arbejdes videre med et trafikforsøg i Elmegade i form af en ensretning af gaden mod Nørrebrogade med det formål at dæmpe den gennemkørende trafik og skabe mere plads til byliv herunder udeservering

06-03-2009

Sagsnr.
2009-26753

Dokumentnr.
2009-133268

Sagsbehandler
Maria Wass-Danielsen

TMF anbefaler, at følgende forslag tænkes ind i helhedsplanen

- muligheden for generelt bredere cykelstier på Nørrebrogade

- bredere fortov herunder pladdannelser ved kryds med sidegader

Samlet oversigt over tiltag / forslag til justeringer

Tiltag	Forvaltningens vurdering	Forvaltningens anbefaling
Cykelforhold		
Bredere cykelstier	I forsøget giver det ikke mening at udvide cykelstierne, da det mange steder kun er en lille udvidelse der er tale om. I en endelig løsning vil cykelstierne kunne gøres ca. 50 cm bredere.	Bredere cykelstier tænkes ind i helhedsplanen
Udvide cykelsti på første del af Frederiksborggade	Løsningen vil betyde en væsentlig bedre afvikling af cyklisterne fra Nørrebrogade mod Frederiksborggade. Løsningen kræver en flytning af busstoppestedet, der i dag benyttes af ca. 500 passagerer på en almindelig hverdag.	Etableres i 2. etape af forsøget
”Smutvej” til Vendersgade	Dette vil være en væsentlig mere tryk og sikker løsning for cyklister fra Nørrebrogade mod Vendersgade	Etableres i 2. etape af forsøget
Grøn bølge for cyklister med højere hastighed	Dette er ikke hensigtsmæssigt. En grøn bølge på 20 km/t passer til en hastighed for en gennemsnitscyklist, og man tilgodeser derfor flest cyklister på denne måde.	Kan ikke anbefales
Mere cykelparkering	I foråret 2008 gennemgik Center for Trafik Indre Nørrebro og dermed også Nørrebrogade og tilstødende sidegader for mulige arealer til opsætning af cykelstativer. Det er Center for Trafik’s vurdering, at der ikke er yderligere ledigt areal til formålet udenfor forsøgsstrækningerne. I flexzonen er cykelparkering indtænkt som en del af forslaget til gadeinventar. Der blev i forbindelse med forårets gennemgang opsat cykelstativer i følgende sidegader (Ravnsborggade 20 stk, Slotsgade 20 stk., kapelvej 16 stk) hvor disse munder ud mod Nørrebrogade. Der er desuden udbygget 3 fortovejshjørner: Allersgade/ Nørrebrogade, 10 nye pladser. Solitudevej/Nørrebrogade, 10 nye pladser. Griffenfeldsgade/ Nørrebrogade, 10 nye pladser.	Indtænkes i flexzonen
<i>Krydset Nørrebrogade/Elmegade</i> Når biler svinger til venstre fra Nørrebrogade	Der er ikke registreret uheld mellem venstresvingende biler og ligeudkørende cyklister mod nord i perioden fra år 2000 til i dag. Krydset vurderes ikke at være	Vil blive set i sammenhæng med et trafikforsøg i Elmegade

til Elmegade er det utrygt for ligeudkørende cyklister Vurdering	blevet farligere efter forsøget, men det opleves mere utrygt på grund af den øgede venstresvingende trafik. Udformningen af krydset skal ses i en sammenhæng med forslaget til trafikforsøg i Elmegade	
Skiltning af Cykelruten - Mimersgade - Guldbergsgade	Denne cykelrute vil først blive skiltet, når der er etableret et længere stræk af Hareskovruten	Afventer etableringen af den grønne cykelrute "Hareskovruten"
Cykeloprydning	I 2007 blev der gennemført en GRIB kampagne på Inde Nørrebro (inkl. Nørrebrogade) med oprydning af cykler som ikke længere var i brug. Det resulterede i at 3582 cykler blev mærket og heraf blev 880 cykler fjernet.	Det anbefales, at kampagnen gentages hvis der vurderes at være behov for dette
Nedlæg signal ved grøn cykelrutes krydsning af Nørrebrogade	Bus- og cykeltrafikken på Nørrebrogade er ikke neddrolet, så TMF vurderer at specielt ældre fodgængere fortsat har behov for en sikker og tryk krydsningsmulighed her. Derfor opretholdes signalreguleringen.	Kan ikke anbefales
Fodgængere		
Bredere fortov	Dette er først relevant i den permanente løsning. Det kan ikke lade sig gøre i forsøget. I den permanente løsning er der mulighed for at gøre fortovene bredere	Tænkes ind i helhedsplanen
Læg fortov ved Assistens Kirkegård ind på selve Kirkegården, så fortovet på den anden side kan blive tilsvarende bredt.	Kirkegården og muren er fredet, og der er ikke mulighed for at forlægge fortovet. I den permanente løsning laves bredere fortov overfor kirkegården (Flexzone). På kirkegårdssiden er det i Helhedsplanen ikke tænkt at ændre på geometrien. Skal geometrien ændres på fortov/cykelsti langs kirkegården, vil det have betydning for den endelige økonomi i projektet. Desuden vurderes det, at det skal være muligt at kunne bevæge sig til fods på begge sider af vejen. Alternativt vil fodgængere sandsynligvis færdes på cykelstien langs Assistens Kirkegården.	Kan ikke anbefales
Fortovene føres helt igennem og gerne vokse ned ad sidegader så der dannes små pladser, hvor fortovene mødes	Sidevejstilslutningerne er allerede i dag udført som overkørsler, hvor fortovet er ført igennem. I helhedsplanen er muligheden for små pladser tænkt ind.	Det anbefales, at dette tænkes ind i helhedsplanen
Parkering		

Flere parkeringspladser til beboere og handlende	Der er netop oprettet korttidsparkering i butikkernes åbningstid i en del af sidegaderne. TMF foreslår, at der tillades parkering i læssezonerne om natten. Der er ikke plads til parkering på Nørrebrogade. Pladsen bliver brugt til bredere fortove, cykelstier og byliv (Flexzone). Skal der oprettes parkering i Nørrebrogade bliver det på bekostning af ovenstående.	Det kan ikke anbefales at etablere parkeringspladser på selve kørebanen. Det anbefales at tillade natparkering i læssezoner i 2. etape
Bedre bilparkering i sidegader herunder mere korttidsparkering	Der er sideløbende med dialogprocessen etableret korttidsparkering i sidegaderne. Forholdet er derfor allerede etableret.	Det anbefales, at brugen af korttidsparkeringspladser i sidegader evalueres før der etableres flere pladser
Parkering i flexzone i lommer - asymmetrisk vejforløb	Der kan muligvis etableres p-lommer i forlængelse af 3 af busperronerne. Disse p-lommer vil dog være beliggende i en zone med standsningsforbud og umiddelbart ud for sidegader med læssezoner og nyoprettet korttidsparkering. 2 af dem vil samtidig tage plads fra flexzonen.	Kan ikke anbefales, da dette vil tage pladsen til byliv og vil samtidig give cyklisterne et meget sløjft forløb
Lav tidspunkter, hvor det er muligt at parkere på Nørrebrogade	Der er ikke muligt at parkere/standse på Nørrebrogade. Forslaget vil give problemer med fremkommeligheden for MOVIA's busser.	Kan ikke anbefales da dette vil gå du over busfremkommeligheden
Læssezoner		
Forbedring af læssezoner	Generelt vurderes det, at jo kortere afstand til læssezonen jo større er chancen for at den bliver brugt	Det anbefales, at der arbejdes videre med muligheden for at etablere flere læssezoner i sidegaderne
Tidsbegrænset aflæsning på Nørrebrogade	Aflæsning på Nørrebrogade vil give problemer for fremkommeligheden for MOVIA's busser. Desuden anses det for et problem, at cyklerne på dele af forsøgsstrækningen kører på en cykelbane dvs. i niveau med vejarealet og ikke en cykelsti adskilt af kantsten. Grænsen til cykelarealet er derfor ikke så tydelig og vil formegentlig betyde, at køretøjer vil holde på cykelarealet. Desuden kan der være et sikkerhedsproblem forbundet med krydsningen af cykelstien, når denne ikke er markeret med en kantsten.	Det kan ikke anbefales. Aflæsning bør fortsat foregå i sidegaderne/læssezonerne.
Ladvogne til transport fra	Forsøgsvis kunne man stille ladvogne ved	Det anbefales, at behovet

aflæsningszone til butik	korttidsparkering. Disse skulle være aflåste, og nærliggende butikker kunne have en nøgle.	drøftes nærmere med de handlende. Risiko for hærværk medtages i overvejelserne.
Dele-ladcykler	Agenda 21 tilbyder at deres ladcykler kan anvendes.	Det anbefales at der arbejdes videre med en sådan løsning sammen med Agenda-centret
Busser		
Busperroner - mere venlige med bænke, grønt, læskure etc.	Dette tænkes ind i forbindelse med gadeinventar	Kan anbefales
Busgade langs Grøn cykelrute	Bussernes fremkommelighed (her linje 4A mellem Mimersgade og Nørrebrogade) må tilgodeses på de eksisterende gader og ikke ved nyt vejanlæg langs cykelruten.	Kan ikke anbefales
Justering af busperroner	Der laves afrundede kanter på de nye busperroner.	Arbejdet er bestilt.
Fremrykket busstop ved Kvicley	Strækningen foran Kvikly er ikke indeholdt i etape 1. Vejprofilet giver desuden ikke plads til en busperron under trafikforsøget.	Kan ikke etableres pga. pladsmangel
Sikre at bussernes hastighed ikke bliver for høj	MOVIA har intet ønske om, at busserne skal køre stærkere end de gør i dag. I myldretiden kører bussernes efter den grønne cykelbølge i signalerne, som er sat til 20 km/t. En generel nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t vil også bidrage positivt til at bussernes opretholder en lav fart på hele Nørrebogade.	Anbefales at nedsætte den generelle hastighedsgrænse til 40 km/t
Bussluse flyttes til Dronning Louises Bro	Dette er blevet undersøgt i forbindelse med TMU-møde den 28. januar og kan ikke anbefales i forsøget. Super-stoppestedet er en succes og skal ikke nedlægges. Hvis der blev tilladt kørsel i busgaden mod der blev etableret en busluse på Dr. Louises Bro, ville dette kunne give kø, der kan blokere krydset ved Fælledvej, når biler venter pga. en bus holder ved perron. Desuden ville biltrafikken skulle svinge til venstre ad Fælledvej, hvilket krydset ikke er indrettet til. En busluse på Dronning Louises Bro vurderes at være et endnu strammere trafikalt greb end det nuværende, hvilket ikke er hensigten.	Kan ikke anbefales
Busluse flyttes tættere på	Dette kan ikke prøves af i forsøget, da det	Kan ikke anbefales i forsøget,

Slettet: 10

Nørrebro Station	vil kræver at venstresving fra Frederikssundsvej til Lygten tillades, hvilket ikke er muligt i forsøget.	men evt. genovervejes i helhedsplanen
Selve Nørrebrogade		
Øget indsats mod ulovlig gennemkørsel	Politiet vil gennemføre 3 dages kampagner	Er planlagt
Forbedret skiltning	Der opsættes forvarsling ophængt som banner ved busgaderne og en række skilte placeres mere synligt.	Er igangsat
Hastighed sættes ned til 40 km/t på hele Nørrebrogade	Det vurderes, at være hensigtsmæssigt at sætte hastigheden ned til 40 km/t på hele Nørrebrogade for at opnå en nemmere og sikrere krydsning af vejen	Kan anbefales
<i>Krydset Sjællandsgade/Nørrebrogade/Assistens Kirkegård</i> Lave krydset langstrakt for at sikre bevægelsen fra Assisens Kirkegård til Sjællandsgade, hvor mange cyklister og fodgængere herunder skolebørn færdes	40 m er for langt mellem kryds og stikrydsning til en samlet lysregulering. Desuden er det en dyr ombygning, hvor ulemper bliver større end fordele. Blandt andet ville det være nødvendigt at flytte busstoppestedet længere væk fra krydset (og dermed fortovskantstenen) for at skaffe plads. Desuden er trafikken på Nørrebrogade nu kommet ned på et sådan niveau, at det er muligt at krydse vejen direkte ud for porten til Assistens Kirkegård.	Kan ikke anbefales i forsøget, men løsningen af krydset skal vurderes i forbindelse med helhedsplanen. Det anbefales, at der i 2. etape laves asfaltramper, så det er muligt at krydse Nørrebrogade direkte ud for Assistens Kirkegård
Bro ved Sjællandsgade til Assistens Kirkegård	Det vil ikke være muligt at etablere en bro på dette sted, da det ikke er muligt at indpasse de lange ramper i byrummet.	Kan ikke anbefales
Dæmpning af trafik i Prinsesse Charlottes Gade, der er skolevej	Der gøres ikke en særskilt indsats her, da det forventes løst ved at ophæve forbuddet mod ligeudkørsel ad Nørrebrogade ved Runddelen	Kan ikke anbefales
<i>Runddelen</i> -Forbyd højresving fra Nørrebrogade	Det kan ikke anbefales at forbyde højresving fra Nørrebrogade i Runddelen. Generelt skal det ikke besværliggøres at komme ud på det overordnede vejnet med mindre, der er trafiksikkerhedsmæssige problemer med højresvingende - og det er ikke tilfældet. Her vil et højresvingsforbud formegentlig betyde trafikstigninger i mindre boligkvarterer f.eks. Prinsesse Charlottes Gade	Kan ikke anbefales
<i>Runddelen</i> -Åbning for ligeudkørsel på Nørrebrogade	Det anbefales, at prøve dette af i forsøget for at få erfaringer med, hvordan denne løsning vil virke trafikalt. Det vurderes,	Kan anbefales

	at tilladelse af ligeudkørsel fra Nørrebrogade ved Runddelen kun vil betyde en mindre stigning i trafikken på Nørrebrogade, fordi der samtidig igangsættes en indsats for at kørselsforbuddet i busgaderne bliver overholdt. Det trafikale greb vil sandsynligvis virke mere logisk, hvis det kun er busluserne, der er regulerende for den gennemkørende trafik.	
Busluser for stramt trafikalt greb - biler skal kunne sive igennem	Det vil give kødannelser og blokere afviklingen i nærliggende kryds at tillade bilerne at køre igennem busluserne, hvis busperronerne bibeholdes. Det vurderes desuden, at dette vil øge den gennemkørende trafik betydeligt	Kan ikke anbefales
Ensret Kapelvej, så der skabes bedre mulighed for udeservering	Løsningen er interessant i forhold til at skabe mere plads til byliv og vurderes godt at kunne lade sig gøre trafikalt. Der er ikke talt trafik på Kapelvej efter forsøget, men trafikken vurderes ikke at være steget pga. forsøget. Midlerne til trafikforsøg i sidegader anbefales at blive målrettet de steder, hvor der har været uheldige trafikale konsekvenser af trafikforsøget og det kan derfor ikke anbefales at en ensretning af Kapelvej taget med som en del af etape 2.	Kan ikke anbefales i forsøget
Mimersgadeområdet		
Busluse på Mimersgade	En busluse i Mimersgade ved Heimdalsgade vil ikke blot fjerne den gennemkørende trafik men også være en barriere for den motoriserede ærindetrafik, da denne løsning ikke giver mulighed for at køre mellem Mimersgade til Hamletsgade. En første forudsætning må være at skabe en kapacitetsstærk forbindelse Frederikssundsvej - Lygten - Tagensvej, hvor signalanlæggene Frederikssundsvej/ Lygten og Tagensvej/ Lygten må ombygges for et millionbeløb for at tilgodese svingbevægelserne. Hermed ligger en forsøgsvis spærring af Mimersgade nord for Hamletsgade uden for rammerne af en forsøgsordning, indtil forbindelsen på det overordnede vejnet af andre grunde måtte være etableret.	Kan ikke anbefales i forsøget

Tillade venstresving ved Lygten	<p>Dette er ikke muligt i forsøget. En ombygning af signalet og heller anslås til at koste mindst 500.000 kr.</p> <p>Ombygningen er aktuell ifm. kommende Metrostation eller helhedsplan (afhængigt af, hvad der kommer først).</p>	Kan ikke anbefale i forsøget men vil blive etableret på et senere tidspunkt
Forsøgsvis spærring af Mimersgade syd for Hamletsgade	<p>Det vurderes, at en spærring af Mimergade lige nord fra Hamletsgade vil give en betydelig dæmpning af trafikken på Mimergade. Spærringen kan give merkørsel ad Hamletsgade og Nannasgade. Dette bør gaderne kunne klare, og da det er meget korte strækninger med vigepligt (hajtænder) som sikrer stop/lav hastighed er det trafiksikkerhedsmæssigt i orden. (Da sydligste del af Nannasgade er ensrettet og har bump vil der næppe blive kørt igennem hele Nannasgade).</p> <p>Forsøget skal ses i sammenhæng med de anlægsprojekter i Trafik- og Byrumsplanen, som der er afsat penge til i år herunder en helle i krydset Nannasgade/Hamletsgade.</p>	Kan anbefales
Trafiktællinger i Mimersgade og Stefansgade	Der vil blive lavet førtællinger på Mimergade og Nannasgade i forbindelse med forsøget. Ved samme lejlighed tælles der i Stefansgade	Kan anbefales
Elmegade		
Forsøgsvis at lukke Elmgade ud mod Nørrebrogade	<p>Fordelen ved en fuldstændig lukning af Elmgade er at give mulighed for en pladسدannelse på den del af Elmgade ned mod Nørrebrogade. Desuden ville man slippe for venstresvingende bilister fra Nørrebrogade i krydset, som giver utryghed i dag. Ulempen ved denne løsning er, at det ikke er muligt at sive igennem Elmgade til Nørrebrogade dvs. trafik til/fra Blegdamsvej, der skal til Nørrebrogade vil i stedet benytte Guldbergsgade, Møllegade eller Peter Fabers Gade.</p>	Kan ikke anbefales
Forsøgsvis at ensrette Elmgade ud mod Nørrebrogade	Denne løsning svarer stort set til situationen før forsøget blot uden bustrafikken. Busserne skal ikke flyttes tilbage til Elmgade, da der er stor tilfredshed med superstoppestedet mellem Elmgade og Fælledvej samt med	Kan anbefales

	den nye rute. Løsningen vil give mulighed for at udnytte halvdelen af kørebanen til byliv og evt. parkering. Det er vigtigt, at gaden indrettes således, at der ikke opstår høje hastigheder, hvilket kan være resultat af en ensretning. Desuden skal der sikres modstrømscykelstier. Det anbefales, at arbejde videre med denne løsning for trafikforsøg i Elmegade.	
Indretning af gaderum	Som et led i forsøget indtænkes byrumsinventar og grønt	
Ændring af parkeringsrestriktioner	Parkeringsrestriktionen skal tænkes ind i forsøget. Der er ingen grund til at beholde restriktionerne fra 7-18, da de tidligere skyldes busdriften på vejen.	I forlængelse af et forsøg på Elmegade kunne man ændre parkeringsrestriktionen til at gælde fra 9-18 i stedet for 7-18. Desuden kunne man etablere korttidsparkering