

# Trafikforsøg med trafikalfredeliggørelse af Nørrebrogade

Arkitekt/projektleder  
Klaus Grimar  
Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Trafik

Trafikforsøget på Nørrebrogade afholdes som følge af en politisk beslutning om, at der skal udarbejdes en helhedsplan for Nørrebrogade på strækningen fra Dr. Louises Bro til Nørrebro Station. Helhedsplanen planlægges udført i etaper fra sommeren 2009.

Trafikforsøget gennemføres fra oktober 2008 og skal bidrage med vigtig viden om trafikafvikling, sikkerhed, forhold for cyklister og fodgængerne samt bussernes fremkommelighed forud for gennemførelse af helhedsplanens 1. etape.

Trafikforsøget skal således afspejle konsekvenserne ved en omlægning af Nørrebrogade så nøjagtig som det er mulig indenfor de begrænsninger et forsøg altid er underlagt. Det er derfor vigtigt at trafikforsøget designes i overensstemmelse med helhedsplanen.

For at kunne forstå den tætte sammenhæng mellem udformning af helhedsplan og trafikforsøget indeholder dette paper en beskrivelse af baggrund, problemstillinger, visioner og mål for udviklingen af helhedsplanen. Herudover indeholder paperet en beskrivelse af eksisterende trafik og sikkerhed på Nørrebrogade, en kort beskrivelse af løsningsmodeller for omlægning af Nørrebrogade og endelig en beskrivelse af den principielle udformning af trafikforsøget.

Forsøgsprojektet bliver udviklet i løbet af sommeren 2008, i dette paper er det derfor ikke muligt at beskrive den nøjagtige udformning af forsøgets konkrete trafikale- og byrumsvirkemidler. Under trafikdagene vil det være muligt at give en nærmere præsentation af forsøgets virkemidler.

## **Baggrund for trafikforsøget**

Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune besluttede i september 2006 at der skulle udvikles et projekt til forbedring af Nørrebrogades funktion som strøggade. Denne beslutning blev startskuddet til en længere proces, hvor der er blevet udarbejdet 4 forskellige løsningsmodeller for en helhedsplan for Nørrebrogade.

De 4 løsningsmodeller har været fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget og i juni 2008 besluttede udvalget hvilket model der skal detailprojekteres med henblik på at projektet første etape gennemføres i 2009 - 2010. Udvalget besluttede samtidig at der for at skabe det fulde overblik over de trafikale konsekvenser ved gennemførelse af helhedsplanen skal gennemføres et trafikforsøg i oktober - december 2008, som dels kan afprøve og opsamle vigtige erfaringer til det videre arbejde, dels skabe lokal debat om projektet.

## **Problemstillinger ved udvikling af en helhedsplan for Nørrebrogade**

Nørrebrogade er et komplekst byrum, hvor der sker meget, og hvor der skal være plads til varieret anvendelse - trafik, handel, beboelse, oplevelse mv. Gaden kan ses som en række mindre byrum, der udgøres af en række strækninger og punktvis pladselementer. Variationen

i anvendelse angår såvel mængden af de forskellige trafikantgrupper, byrummets udformning og anvendelse, handelssituationen osv.

De mange og forskelligartede interesser i gaden samt gaderummes begrænsede udstrækning betyder, at det er nødvendigt at prioritere, hvis der skal opnås en mærkbar og gennemført forbedring.

København er under stadig udvikling, og dette påvirker naturligvis også Nørrebro og Nørrebrogade, f.eks. kan en gennemførelse af Metro Cityringen i 2018 eventuelt betyde, at mængden af busstrafik på dele af strækningen bliver mindre, og at fodgængerstrømmene og bylivet ændres i områderne nærmest metrostationerne ved Nørrebro Station og Nørrebros Runddel. Nørrebrogade skal derfor til stadighed være fleksibel over for ændringer.

I kommuneplan 2005 for København er der sat en del overordnede mål, som bl.a. vedrører Nørrebrogade og projektet for stedet: I forbindelse med planlægningen af byens udvikling lægges der særlig vægt på betjening med kollektiv trafik og cykeltrafik. Der tilstræbes høj kvalitet i udformningen af byens gader, pladser og knudepunkter. Byens pladser, parker og gaderum skal danne smukke og harmoniske rammer for menneskelige udfoldelse og oplevelse, herunder skal strøggaderne opretholdes i bydelscentrene (Nørrebrogade er udpeget som bydelscenter).

Ifølge kommuneplan 2005, Trafik og Miljøplan 2004 samt Byrumshandlingsplanen for København er Københavns brogader udpeget som vigtige indsatsområder. I de to førstnævnte er følgende angivet: ” På visse strækninger, som f.eks. brogaderne og andre centrale bydelsstrøg, vil en forbedring af forholdene for fodgængere, cyklister og busser medføre behov for en skarpere prioritering mellem trafikarterne”.

Ligeledes er Nørrebrogade højt prioriteret i Busstrategi 2003, hvor gaden er udpeget som et af ” de steder og strækninger, hvor det er vigtigt at gøre noget de kommende år”, med henblik på at forbedre busfremkommeligheden , specielt for A-busserne.

### **Visioner og Mål**

Nørrebrogade skal være Nørrebros samlede centrale nerve, hvor den københavnske puls mærkes, og der er plads til foranderlighed, et sted hvor københavnere og besøgene lever og ånder.

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.

Det overordnede mål er at finde frem til en indretning af gade- og byrummet, der er funktionel og i videst mulig omfang kan tilgodese de forskellige interessenters behov, igennem en prioriteret indsats, nu og på længere sigt. Med byrummet menes de samlede arealer mellem bygningerne i selve Nørrebrogade og koblingen til de tilstødende pladser og gader mv.

På baggrund af de forskellige planforudsætninger fokuseres der på følgende 3 temaer 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

Tiltagene indenfor de tre indsatsområder vil have overlap og dermed påvirke hinanden positivt, da det hele forgår i det samlede byrum. Det er samtidig klart at de for at opnå forbedringer indenfor de tre indsatsområder må der ske en prioritering mellem trafikarterne.

### **Trafik og sikkerhed**

Dronning Louises Bro passeres daglig af ca. 16.000 biler i døgnet, knap 30.000 cyklister og 26.500 buspassagerer

### ***Biltrafik og parkering***

Gaden fungerer i dag delvis som ind/udfaldsvej til/fra København, men først og fremmest fordelingsgader for bydelene Indre og Ydre Nørrebro. En trafikanalyse viser, at mellem 10 og 20 % af biltrafikken på Nørrebrogade er gennemkørende trafik uden ærinde på Nørrebro. Yderligere 10 - 20% køre ad Nørrebrogade gennem enten Indre eller Ydre Nørrebro på vej til eller fra mål i den anden af de to bydele.

Den typiske parkeringsrestriktion på Nørrebrogade er stansningsforbud i myldretiderne, parkering i begrænset tidsrum til 30 minutter kl. 9 - 15 og fri parkering efter kl. 18 (lørdag kl. 13) samt på søndage.

### ***Bustrafik***

Nørrebrogade betjenes af linie 5A, der stopper ved alle stoppesteder, og linie 350S, der kun stopper ved Nørrebro Station, Nørrebro Runddel, Stengade/Elmegade og Nørreport Station.

Linie A er den mest benyttede buslinie i København med et passagertal på knap 60.000 daglige passagerer. Linie 350 S er den 6. mest benyttede af alle buslinier i København. Der er indsat ekstra busser i myldretiderne på grund af den store efterspørgsel. De fleste afgang er fyldt godt op. I spidsbelastningsperioderne kører linje 5A med mindre end 3 minutter mellem busserne, mens linie 350S køre med 6 minutter mellem busserne.

### ***Cykeltrafik***

Dronnings Louises Bro, som daglig passeres af knap 30.000 cyklister, er et af de mest cykelbefærdede steder i København. Cyklisterne har på nogle strækninger af Nørrebrogade meget trange kår, mens der på andre er tilstrækkelig plads.

Intensiteten er højest på strækningen nærmest søerne, hvor cykelstierne virker for smalle til at kunne afvikle cykeltrafikken tilfredsstillende. På strækningen udfor Assistens Kirkegård er cykelstierne rigelig brede. Derfra og i udadgående retning aftager mængden af cyklister, og dermed trængselen.

Fodgængere der krydser cykelstierne på vej til og fra butikkerne, samt ved ind- og udstigning af busserne begrænser også fremkommeligheden og føre til uheld. også i forbindelse med af- og pålæsning af varer foregår der aktiviteter, som generer cyklisternes fremkommelighed.

### ***Fodgængere***

ligesom alle andre typer af trafikkanter, færdes der også utrolig mange fodgængere. I forbindelse med udarbejdelse af en bylivsanalyse for Nørrebrogade er der foretaget en række stikprøvetællinger af fodgængere. Tællingerne viser, at de største fodgængerstrømme er i

forbindelse med trafikale knudepunkter i øvrigt, dvs. Nørrebro Station, Nørrebros Runddel og Stengade, men også på strækningen nærmest søerne nær Ravnsborggade er der mange fodgængere.

I kombination med cykelstativer, reklameskilte, tøjstativer osv. er der nogle steder så mange fodgængere, at fortovsbredderne ikke slår til. Dette medfører forringet trafikikkerhed og tilgængelighed, da fodgængerne bliver nødt til at søge ud på cykelstier og kørebaner.

### **Kort om løsningsmodeller for en helhedsplan**

Forudsætningerne for at kunne skabe en strøggade hvor der er bedre plads til bylivet, cyklister og busser, er a begrænse biltrafikken på Nørrebrogade. Dette kan opnås ved at forhindre den gennemkørende trafik ved etablering af kortere eller længere strækninger, hvor det kun er tilladt busser at køre igennem, samt ved at indføre trafikale restriktioner ved indgangen til Nørrebrogade - i enderne og/eller ved sidetilslutningerne.

For at belyse mulighederne er der udarbejdet 4 forskellige etapeopdelte løsningsmodeller.

I løsningsmodel 3 forslås det, at hele Nørrebrogade omdannes til en 8 meter bred Bus-/cykelbane, hvor der kun gives adgang for en meget begrænset trafikmængde, som har konkret ærinde på Nørrebrogade. Denne løsningsmodel giver den største trafikreduktion og de bedste muligheder for at styrke bylivet og kunne være interessant at afprøve på en strøggade. Men på grund af det meget store antal busser og cykler der køre på Nørrebrogade, er dette i samråd med politiet fravalgt af sikkerhedsmæssige årsager.

I stedet er der udarbejdet en løsningsmodel 4, hvor begrænsningen af biltrafikken gennemføres ved etablering af to busgader og med en traditionel opdeling af trafikarterne.

For at styrke bylivet og fremkommeligheden for cyklister mest mulig, arbejdes der i løsningsmodel 4 med et asymmetrisk gaderum, således at bredden på cykelstier og fortove kun øges der, hvor der er størst behov eller de bedste muligheder for at styrke bylivet.

I løsningsmodel 4 forventes det at biltrafikken kan halveres på Nørrebrogade, og det vurderes derfor, at bussernes rejsetid vil kunne reduceres med ca. 10%. En yderligere forbedring af bussernes fremkommelighed vil kunne opnås ved justering af lyssignaler i nogle af krydsene på Nørrebrogade.

Implementeringen af helhedsplanen etapeopdeles, således at en 1. etape kan gennemføres inden for en forventet ramme på 30. mio. kr. Indsatsen i denne etape vil fokusere på at tilvejebringe de trafikale virkemidler, forbedre fremkommeligheden for cyklisterne, hvor den er værst (Ravnsborggade - Sørtorvet) og på at styrke bylivet, hvor potentialerne vurderes at være størst (på strækningen ud for Assistents Kirkegård).

### **Formålet med trafikforsøget**

Forud for gennemførelse af helhedsplanens etape 1 i sommeren 2009 planlægger Københavns Kommune et trafikforsøg, som dels skal opsamle erfaringer til det videre arbejde, dels skabe lokal debat om projektet.

Forsøget planlægges gennemført i oktober - december 2008 med mulighed for at forsøget forlænges sommeren 2009 hvor etape 1 planlægges gennemført.

Forsøget vil blive fulgt op af en omfattende informations kampagne der indeholder pressemeddelelser, annoncer i dagspressen, direkte information til alle berørte på Nørrebro samt offentlige informationsmøder. Informationsmaterialet vil indeholde en beskrivelse af formålet med forsøget samt en klar og overskuelig vejledning over konsekvenser og trafikafvikling.

Der planlægges yderligere en samlet evalueringsindsats, hvor der særlig måles på reduktionen af biltrafikken på Nørrebrogade, ændringer i trafikmængderne i de omkringliggende boligområder, større veje og kryds. Herudover evalueres der på fremkommeligheden for cykler, busser og fodgængere samt sikkerhed.

### **Gennemførelse af trafikforsøget**

Trafikforsøget gennemføres i princippet på den samlede strækning fra og med Dronning Louises Bro til Nørrebro Station hvor de trafikale virkemidler der skal reducere biltrafikken med 40 - 50 % skal afprøves.

I trafikforsøget udvælges nogle mindre delstrækninger til særlig bearbejdning. Strækningerne indrettes med en midlertidig udformning, der skal sikre de trafikale principper. Trods den midlertidige karakter skal forsøget give et indtryk af miljøet i en endelig løsning. Selv om der udvælges delstrækninger vil forsøget have konsekvenser i hele Nørrebrogade idet f.eks. den gennemkørende trafik vil påvirkes generelt.

Gadens midlertidige opbygning tager udgangspunkt i, at den nuværende generelle geometri kan anvendes, f.eks. således at cykelstiearealet inddrages til et bredere fortov eller en såkaldt flekszone til ophold, udstilling og venteareal ved busstoppesteder. Cykeltrafikken flyttes på en del af strækningen til kørebanen, hvor der sker en opstribning, der adskiller cykler fra biler og busser.

### **De trafikale virkemidler**

#### ***Ingen gennemkørende trafik***

Et væsentligt element i omlægningen er at fjerne gennemkørende privatbiltrafik. Det sker ved at etablere korte busgader, hvor der kun er adgang for busser og trafik med særlig ærinde på strækningen.

#### ***Kun ærindekørsel tilladt***

Forsøget indebærer, at biler uden ærinde ikke kører gennem gadestrækningen. Det vurderes hvorvidt skiltning vil være tilstrækkeligt til at angive vilkårene, eller andre tiltag må iværksættes.

#### ***Udformning af nye busstoppesteder***

Nye busstoppesteder skal udformes. Dels skal ventearealerne for passagerer udformes, og dels skal markeringen ved vejkanterne angives. Eventuelt skal der etableres afmærkning på vejbanen og forvarsel for cyklister.

#### ***Flekszoner og pladser for vareaflysning***

Den eksisterende cykelsti omdannes på udvalgte steder til såkaldt flekszone med forskellige funktioner for ophold, cykelparkering mv. Det skal nærmere vurderes i hvilket omfang sidegaderne inddrages til særlige zoner for aflæsning og lign.

### ***Udvidelse af cykelarealerne***

I forsøget udvides cykelstierne i større eller mindre omfang i den ene side af gaden på det meste af Nørrebrogade. På en delstrækning inddrages eksisterende cykelsti til flekszone og en ny etableres uden på denne. I forsøget afstribes disse udvidede cykelarealer, og hvor det er mulig afmærkes de som cykelbaner. Dvs. at i forsøgsprojektet køres der både på eksisterende cykelstier og på afmærkede cykelarealer uden for kørebanen.

### ***Cykelparkering***

Der bliver indført cykelparkeringsarealer med mulighed for henstilling af cykler i cykelstativer eller cykellæn.

### ***Skiltning og afmærkning***

Under forsøget bliver det nødvendigt at gennemføre nye afmærkninger for trafikens afvikling, herunder også med generel information om forsøgsprojektet. Der vil i løbet af sommeren blive udviklet skilte- og afmærkningsplaner. Under trafikdagene vil det være mulig at redegøre nærmere for disse.

### ***De byrumsmæssige virkemidler***

Forsøgets ambition er ikke alene at afprøve trafikale forandringer. Forsøget skal også belyse byrumsmæssige muligheder og angive anvendelse, karakter og omfang. Udfordringen er således at signalere og afprøve dette uden at hele gaden omlægges, men ved provisoriske løsninger som dog har en attraktiv udformning.

### ***Generel udformning***

Der tages stilling til hvilket praktiske/fysiske løsninger, der kan anvendes i forsøgsperioden. Og hvorledes kan gadeprofilet ombygges og hvordan skabes en attraktiv udformning.

Ligeledes tages der stilling til forsøgsprojektets markering og entré og overgange.

Busstoppesteder vil blive synliggjort og gives en sikker og attraktiv karakter.

Aflæsningsarealer angives tilsvarende parkeringsarealer.

Den trafikale geometri angives eventuelt ved påmaling/thermoplast på en illustrativ og kreativ måde.

### ***Indsatsområder***

De udvalgte indsatsområder er valgt så de tilsammen vil give et indtryk af hvordan en omlægning af Nørrebrogade vil påvirke den trafikale struktur såvel som den byrumsmæssige situation.

### ***Busgade ved Aksels Larsens Plads***

Kørebanens bredde udnyttes og der etableres fremrykkede busperroner i samme niveau som cykelstien.

Hvor det er mulig udvides cykelstien. Dette markeres med en påmalet stribe på kørebanen (cykelbanen).

En særlig belægning eller bemaling på kørebanen markerer at det er en busgade og at her kan forgængere krydse gaden

### ***Flekszoner ved Assistens Kirkegården***

Kørebanens bredde udnyttes ved at etablere en ny cykelbane på kørebanen. Cykler adskilles fra biler og busser med en påmalet stribe.

På den eksisterende cykelsti etableres en flekszone hvor der er mulighed for ophold, udstilling, inventar m.m.

### ***Busgade ved Elmegade/Fælledvej***

Kørebanens bredde udnyttes og der etableres en busgade med fremrykkede busperronner i samme niveau med cykelstien.

Hvor der i dag ikke er cykelsti etableres en cykelbane ved at inddrage noget af kørebanens areal.

En særlig belægning eller bemaling på kørebanen markerer at det er en busgade og at her kan forgængere krydse gaden.

### ***Cykelstier fra Ravnsborggade til Dosseringen***

Kørebanens bredde udnyttes og de eksisterende cykelstier gøres bredere med en ekstra cykelbane, som påmales med en tydelig stribe på kørebanen.

Hvor bussen stopper ved kantstenen markeres et særligt venteareal på fortorvet og hvor der er plads etableres en fremrykket perron på vejbanen.

### ***Cykelstier Dronning Louises Bro***

Kørebanens bredde udnyttes og de eksisterende cykelstier gøres bredere med en ekstra cykelbane, som påmales med en tydelig stribe på kørebanen.