



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Teknik- og Miljøborgmesteren

04 NOV. 2013

Dato

Sagsnr.  
2013-0235539

Dokumentnr.  
2013-0235539-2

Nørrebro Lokaludvalg  
Formand Kim Christensen

## **Busser på Nørrebrogade**

Kære Kim Christensen

Tak for din henvendelse af 15. oktober 2013 vedrørende en række forhold omkring den kommende busbetjening på Nørrebrogade.

### Flytning af busstoppested

I forbindelse med arbejdet omkring forpladserne til Cityringen blev det, via et tilkøb til metroforpladsen, besluttet at flytte det nuværende stoppested foran Kvickly til en placering ved kirkegården. Bussen vil derfor, når Cityringen er etableret, stoppe lige ud for metrostationen, og derved reduceres gåafstanden ved skift mellem bus og metro markant, og passagerer, der skifter mellem bus og metro, skal ikke længe krydse Jagtvej.

Lokalplanen for "Nørrebro Runddels Metroforplads" blev forelagt Borgerrepræsentationen den 20. juni 2012, og regulerer de fysiske forandringer over jorden i forbindelse med etableringen af stationen, og tager udgangspunkt i de udarbejdede dispositionsforslag. Lokalplanens område dækker udelukkende området inden for kirkegårdens mure, og hindrer derfor ikke en ændret trafikregulering i Runddelen samt flytning af busstoppesteder på Nørrebrogade.

### Ledbusser herunder længden på stoppesteder

På trods af den høje frekvens på linje 5A i dag opleves dagligt kapacitetsproblemer til gene for de mange passagerer på linjen. Den høje frekvens og de trafikale udfordringer langs ruten giver i dag uregelmæssig drift, hvilket medfører "klumpning" af busserne.

Kapacitetsudfordringerne kan enten løses ved at sætte flere busser ind, eller ved at indsætte længere busser med mulighed for at medbringe flere passagerer. Da der i dag køres med 2-3 minutters frekvens, vil en yderligere forøgelse i frekvensen blot forøge problemet med "klumpning". Derfor har Movia kørt et forsøg med længere busser på linje 5A for at få erfaringer med selve kørslen, og for at få erfaringer med passagerernes oplevelse af de længere busser. Analyser viser, at man kan opnå den samme kapacitet med ca. 40 % færre busser, hvis der indsættes 18 meter busser, eller opnå betydeligt mere kapacitet ved samme antal busser.

Rådhuset  
1599 København V

Telefon  
3366 2613

Telefax  
33 66 70 80

Direkte telefon  
3366 2626.

E-mail  
borgmesteren@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Erfaringer fra drift med 18 meter busser er, at de er mere trafiksikre end de nuværende 13,7 meter busser. Dette skyldes, at 18 meter bussen "knækker" på midten, og dermed ikke svinger så meget ind over fortov/cykelsti ved ind- og udkørsler. Samtidig har 18 meter busserne den store fordel, at de udstyres med flere døre, hvilket reducerer ind- og udstigningstiden, så busserne ikke skal holde så længe ved stoppestederne.

Forsøget med 18 meter busserne skal nu evalueres af Movia og Økonomiforvaltningen, og der vil i løbet af 2014 blive taget stilling til typen af busser på linje 5A efter 2015.

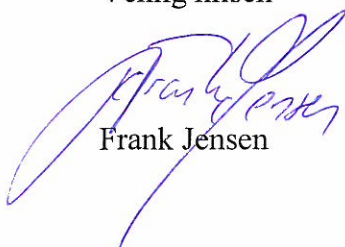
#### Samarbejdet mellem Movia og Økonomiforvaltningen

Gennemførelse af vejprojekter i Københavns Kommune er typisk organiseret med interne projektgrupper i Teknik- og Miljøforvaltningen. Ved vejprojekter, som berører busdriften, inkluderes Økonomiforvaltningen ved Center for Byudvikling også. Økonomiforvaltningen er bestiller af busdriften, og varetager derfor også Movias interesser i projekterne. Økonomiforvaltningen har tæt dialog med Movia, og Movias synspunkter er også inddraget i arbejdet med Nørrebrogades 2. etape. Movia deltager sjældent i egentlige styregrupper.


I Nørrebrogadeprojektet er der ud over den interne projektgruppe også nedsat en følgegruppe. Denne har Movia tidligere deltaget i, særligt under det tidligere trafikforsøg. Movia har i forbindelse med arbejdet med 2. etape på Nørrebrogade vurderet, at deres interesser blev varetaget fint af Økonomiforvaltningen, og har derfor ikke ønsket også at sidde i den nedsatte følgegruppe. Der er derfor ikke tale om, at der er indgået særlige aftaler eller planer mellem Movia og Økonomiforvaltningen. Det er mere et udtryk for, at processen i Nørrebrogade 2. etape kører som i alle andre projekter.

I arbejdet med vejprojektet, herunder Nørrebrogade, undersøges mange forhold, herunder også bussernes fremkommelighed. Det tilstræbes at forbedre forholdene for så mange som muligt. Projektet for Nørrebrogade har som mål at forbedre forholdene for både busser, cykler og fodgængere. Dette er sket med stor succes på 1. etape, og forventes også at ske på 2. etape. De forbedrede forhold, der er tiltænkt busserne på 2. etape, vurderes ikke at gå ud over de øvrige parter, som vi ønsker skal tilgodeses på Nørrebrogade.

Venlig hilsen



Frank Jensen



Ayfer Baykal

Nørrebro Lokaludvalg  
Nørrebrogade 208  
2200 København N

Telefon  
3537 1440  
E-mail  
Z18R@okf.kk.dk  
EAN nummer  
5798009800077

Til  
**Overborgmester Frank Jensen**  
**Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal**  
**Økonomiudvalget**  
**Teknik- og Miljøudvalget**

### **Nørrebro Lokaludvalg: Henvendelse om busser på Nørrebrogade**

Da man i sin tid vedtog planen for Metrocityringen, var det en forudsætning at trafiksituationen ved metrostationen på Assistens ikke ville ændres. Denne forudsætning bliver nu ændret som følge af projektforslaget for 2. etape af Nørrebrogade projektet. I dette projektforslag lægges der op til at flytte busstoppestedet foran Kvickly til udfør den gule mur ved Assistens Kirkegård. Denne strækning blev færdiggjort ved gennemførelsen af Nørrebrogades 1. etape.

En fastholdelse af forvaltningens forslag er i modstrid med den tidligere nævnte beslutning om Metrocityringen og vil kræve en ny lokalplan for området. Nørrebro Lokaludvalg skal derfor kræve at busstoppestedet ikke bliver flyttet, men anlægges som foreslået af Lokaludvalget i høringssvar vedrørende udformning af Nørrebrogades 2. etape – herunder at man bl.a. forbyder højresving i krydset ved Runddelen.

Forvaltningen har besluttet, at der som et forsøg skal køre ledbusser på Nørrebrogade fra d. 19. august til d. 20. oktober. Det er Nørrebro Lokaludvalgs klare holdning, at denne type busser ikke bør køre på Nørrebrogade, da gaden ikke er beregnet til det. Bussernes længde er skyld i nogle uheldige situationer og er også med til at skabe trafikale problemer.

Nørrebro Lokaludvalg er via processen omkring 2. etape af Nørrebrogade blevet opmærksom på at Movia ikke har ønsket at medvirke i styregruppen for Nørrebrogade 2. etape. Begrundelsen herfor er, at man har lavet en særlig aftale med København Kommunes Økonomiforvaltning! Nørrebro Lokaludvalg har nu erfaret, at denne aftale medfører et klart brud på aftalen om Nørrebrogades 1. og 2. etape.

Det skal bemærkes, at allerede under arbejdet for gennemførelsen af Nørrebrogades 1. etape, måtte Movia overfor Lokaludvalget og

15-10-2013

Sagsnr.  
2013-0233794

Dokumentnr.  
2013-0233794-1



Et lokaludvalg i  
**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Nørrebro Lokaludvalg er en uafhængig lokal forsamling, der er oprettet af Københavns Kommune. Lokaludvalget fungerer som bindeled mellem københavnere i bydelen og politikerne på Københavns Rådhus.

Københavns Kommune konstaterer, at busserne (5A og 350), på trods af nedlæggelse af stoppested på Nørrebrogade, kørte langsommere end forudsat i trafikforsøget på Nørrebrogade i 2008. Den plan Movia og Økonomiforvaltning tilsyneladende har lavet, er i modstrid med den politiske proces om Nørrebrogade og leder til yderligere langsommere busstrafik. Den vil ødelægge den netop udvidede og succesrige cykelrute på Nørrebrogade – specielt ved Runddelen – samt forringe forholdene for fodgængere, biler, varetransport og skraldevogne. Det fremgår yderligere at busstoppestederne på grund af ledbusser skal gøres længere, hvilket dybest set er overflødig, da busserne allerede nu kører som ledbusser i en lang kø. Forslaget skal altså straks droppes.

Med venlig hilsen

**Kim Christensen**  
**Formand**  
**Nørrebro Lokaludvalg**