



**Til Teknik - og Miljøudvalget**

04-04-2011

**Forvaltningens vurdering af indkomne høringssvar vedr. høring om placering af busgade på den ydre del af Nørrebrogade.**

Sagsnr.  
2011-47634

I perioden 31. januar - 13 marts 2011 afholdte Teknik- og Miljøforvaltningen en offentlig høring med det formål, at indhente bemærkninger fra lokale interessenter og borgere på Nørrebro og Bispebjerg vedrørende placeringen af en busgade kun med adgang for busser og cykler.

Dokumentnr.  
2011-247296

Høringen omfatter en prioritering mellem 2 scenarier for placeringen af busgaden samt 2 modeller ved prioritering af det 2. scenarie. Herudover omfatter høringen bemærkninger til de afledte konsekvenser ved placeringen af en busgade under højbanen.

Sagsbehandler  
Klaus Grimar

Høringen har overordnet set, givet et entydigt billede af at der fra lokal side anbefales at der arbejdes videre med scenarie 2 som grundlag for etablering af busgaden.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker en mere vidtgående trafikale analyse før de kan prioriterer mellem scenarie 2 model A eller A+B.

Der er således ingen der peger på scenarie 1 som grundlag for det videre arbejde.

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37  
2300 Københav S  
Postboks 450  
2300 København S

Direkte telefon  
3366 3332

E-mail  
klagri@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.tmf.kk.dk

### Scenarie 1: Busgade ved Axel Larsens Plads

Placering af en busgade ved Aksel Larsens Plads mellem Hillerødgade og Esromgade, med forbud mod gennemkørende biltrafik, samt at der tillades biltrafik at køre lige over Runddelen. Scenariet er afprøvet mellem 2008 og 2010 som trafikforsøg.

### Scenarie 2: Busgade under højbanen ved Nørrebro st.

Den gennemkørende biltrafik ledes uden om Nørrebrogade via Ring 2 og Lygten. Dette opnås ved at etablere restriktioner for gennemkørende biltrafik under højbanen ved Nørrebro Station.

- Model A: Lukkes for gennemkørende biltrafik
- Model A+B: Gennemkørende biltrafik med ærinde tillades

Under høringsperioden har Bispebjerg- og Nørrebro Lokaludvalg samarbejdet om afholdelse af 2 offentlige møde og der har været afholdt afstemning på Nørrebro Lokaludvalgs hjemmeside. Sideløbende har forvaltningen lagt høringen ud på den kommunale hjemmeside ”Bliv Hørt”

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget bemærkninger til høringen fra:

- Nørrebro Lokaludvalg
- Bispebjerg Lokaludvalg
- Københavns Politi
- Frederiksberg Kommune, By- og Miljøudvalg
- MOVIA
- Dansk Cyklist Forbund
- Miljøpunkt Nørrebro
- Kristian S Johansen
- Anne-Dorthe Hesselholt
- Philip Douglass

Bagerst i dette notat finders bemærkningerne i deres fulde ordlyd.

### Vurdering af bemærkningerne

<b>Nørrebro Lokaludvalg</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Anbefaler en flytning af busgaden	Anbefales

<p>fra den nuværende placering ved Nørrebrohallen og op til højbanen ved Nørrebro Station</p>	
<p>Har ikke taget stilling til, om der ønskes en løsning A eller løsning A+B ved Nørrebro Station. For at kunne tage stilling til dette, ønsker NLU, at der udarbejdes en undersøgelse af de to løsninger med en beskrivelse af, hvordan den lokale biltrafik løses, og hvordan det lokale trafikmønster vil ændres, når en busgade etableres.</p>	<p>Forvaltningen vurderer: at busgadens placering ved Nørrebro St. og kun med adgang for busser og cykler vil give den mest overskuelige trafikafvikling i området. Samtidig vil det få flere gennemkørende bilister til at vælge de overordnede veje Ring to og Tagensvej, mens en delvis åbning for ærinde kørsel ved Nørrebro st. vil trække mere gennemkørende bil trafik ind på Lygten/Ndr. Fasanvej. Samtidig giver en busgade placering på dette sted de bedste muligheder for en byudvikling af Nørrebro st. område som bymæssigt og kollektiv trafikknudepunkt. På Nørrebrogade vil flytningen af busgaden fra Aksels Larsen Plads give en bedre intern trafikafvikling om end den vurderes at blive stigende. Det vurderes ikke at stigningen vil give problemer i forhold til gennemførelse af Nørrebrogadeprojektet.</p> <p>Forvaltningen vurderer at der i forbindelse med forberedelsen af helhedsplanen for Nørrebro Stations område, skal indgå en beskrivelse af de trafikale forudsætninger for omdannelse af området.</p> <p>Samtidig vil forvaltningen i det videre arbejde belyse de trafikale konsekvenser for den lokale bil- og cykeltrafik og hvad det medfører af behov for ændringer.</p> <p>Det anbefales at der foretages en granskning af initiativerne i den allerede udarbejdede "Trafik og Grøn Plan NV, juni 2003" og</p>

	”trafik og byrumsplan for Mimersgadekvarteret”
Ønsker at der ved Nørrebrohallen sker trafikdæmpende foranstaltninger i form af hævet vejbanen etc. for at sikre sammenhængen mellem de offentlige arealer foran Nørrebrohallen og Aksel Larsens Plads	Området ved Aksels Larsen Plads udvikles i forbindelse med projektforslag for Nørrebrogade, det anbefales at Lokaludvalgets ønsker indgår i dette arbejde
Anbefaler, at der åbnes for gang- og cykeltrafik under højbanen ved Tikøbgade.	Tages med i udvikling af Helhedsplanen for Nørrebro Stations område.
Går meget gerne i dialog med forvaltningen om, hvordan den lokale biltrafik kan løses ved etableringen af busgaden.	Anbefales
<b>Bispebjerg Lokaludvalg</b>	
Bemærkninger	Forvaltningen vurdering
Støtte model A, idet der er et generelt ønske om at begrænse biltrafikken under højbanen for at bedre fremkommeligheden for busser og bløde trafikanter.	Anbefales
<b>Pendlerparkering.</b> Hvis Nordvestkvarteret bliver sidste mulighed for at komme af med bilen før man fortsætter via kollektiv trafik, kan befrygtes, at kvarteret vil udvikle sig til en enorm pendlerparkeringsplads. Det er allerede i dag et begyndende problem. <u>Løsningen herpå kunne være</u> at udstrække en parkeringsordning til at omfatte Bispebjerg Bydels Nordvetkvarter indtil ring II.	Forvaltningen vurderer, at placeringen af busgaden kun i marginal grad vil påvirke parkeringen og at cityringen overvejene vil tiltrække lokal trafik.  Det anbefales at parkeringssituationen i området følges.
<b>Bekymring for øget biltrafik ad Lygten-Ndr. Fasanvej akse.</b> Både model A og model A+B forventes at medføre 20-25% øgning af biltrafikken på denne akse. Denne øgning af trafik er der simpelthen ikke fysisk plads til. <u>Løsningen herpå</u>	Der forventes ganske rigtigt 20 - 25 % trafikstigning på denne akse. De uundgåelige kødannelser, som måtte opstå herved, placeres ved signalstyring på steder, hvor de er til mindst gene. Her tænker vi

<p><u>kunne være</u> at ensrette trafikken ad akse fra syd mod nord.</p>	<p>både på miljømæssige og trafikale gener. Muligheden for at hjælpe busserne forbi bilkøer har her høj prioritet.</p> <p>Forvaltningen vurderer ikke at ensretning skulle kunne være en fordel ved et sådant kapacitetsafviklingsproblem. Derimod vil en ensretning kunne betyde en øget omvejskørsel, og gøre det svært at opretholde en god busbetjening for 4A der er lagt om til at køre på Lygten.</p>
<p><b>Byrumssønsker.</b> Det var ved borgermødet en stor glæde at konstatere, at der også på Rådhuset er tanker i gang om byrumforbedringer i området omkring Nørrebro Station. Området er i dag endnu mere rodet, end det plejer at være,- på grund af metrobyggeriet. Når metroen står klar, vil det blive det tredje mest trafikerede center for offentlig trafikafvikling i landet kun overgået af hovedbanegården og Nørreport Station. Der synes derfor god grund til at få samling på og kæle lidt for dette lokalområde. <u>Løsningen herpå kunne være</u> at lade planer om byrumforbedringer tage afsæt i dette busprojekt, så de kan færdigimplementeres, når metroen er klar.</p>	<p>Forvaltningen anbefaler at byrumssønskerne behandles i forbindelse med udvikling af Helhedsplanen for Nørrebro Stations område.</p>
<p><b>Det indre Nordvestkvarter.</b> Tætbyen i det indre Nordvestkvarter nær Nørrebro Station bør inddrages i disse nye byrumsovervejelser. Svarende til den inderste del af Frederikssundsvej kunne ønskes bedre plads til fodgængere og reduceret biltrafik. Alexandra Plads/Skodagrunden, Nordvestpassagen, og den kommende ”Sydvestpassage” mellem Ørnevej og Glenteparken vil naturligt kunne indgå i disse byrumsovervejelser, som ligeledes kunne tage afsæt i busplanerne, så de</p>	<p>Tages med i udvikling af Helhedsplanen for Nørrebro Stations område.</p> <p>Omdannelsen af Frederikssundsvej behandles i forbindelse med projektet ”Bedre bus på Frederikssundsvej”.</p>

kan implementeres, når metroen er færdigbygget.	
<p><b>Trafikbegrænsende initiativer.</b> Lukning af biltrafik gennem højbanen må forudses at nødvendiggøre trafikbegrænsende initiativer for de små veje langs Frederikssundsvej, som ellers hurtigt vil udvikle sig til ”smutveje”. <u>Løsningen herpå kunne være</u>, at udarbejde en plan for trafikregulering af det indre Nordvestkvarter af samme type, som det kendes på Nørrebro.</p>	<p>Forvaltningen vurderer at der i forbindelse med forberedelsen af helhedsplanen for Nørrebro Stations område, skal indgå en beskrivelse af de trafikale forudsætninger for omdannelse af området.</p> <p>Samtidig vil forvaltningen i det videre arbejde belyse de trafikale konsekvenser for den lokale bil- og cykeltrafik og hvad det medføre af behov for ændringer. Det anbefales at der foretages en granskning af initiativerne i den allerede udarbejdede ”Trafik og Grøn Plan NV, juni 2003”</p>
<b>Københavns Politi</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Politiet har ingen bemærkninger til flytning af Busgaden	
<b>Frederiksberg Kommune, By- og Miljøudvalget</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Frederiksberg Kommune foretrækker en busgade ved Aksel Larsens Plads (scenario 1) frem for en busgade under højbanen (scenario 2).	Forvaltningen vurderer, at busgadens placering ved Nørrebro St. og kun med adgang for busser og cykler vil give den mest overskuelige trafikafvikling i området. Samtidig vil det få flere gennemkørende bilister til at vælge de overordnede veje Ring to og Tagensvej, mens en delvis åbning for ærinde kørsel ved Nørrebro st. vil trække mere gennemkørende bil trafik ind på Lygten/Ndr. Fasanvej
Hvis Københavns Kommune vælger at etablere en busgade under højbanen, må kommunen sikre gennemførelse af foranstaltninger, så der ikke kommer øget trafik på Borups	Forvaltningen anbefaler at der i det videre arbejde foretages en granskning af hvordan biltrafikken kan ledes af det overordnede vejnet.

Allé gennem Frederiksberg Kommune	
At linje 4A ikke bliver yderligere forsinket som følge af fremkommelighedsproblemer på Nordre Fasanvej nord for Hillerødgade og på Lygten. Det kunne være foranstaltninger, der gør det mere attraktivt for den omlagte biltrafik at benytte de regionale veje Tomsgårdsvej, Hulgårdsvej, Borups Allé nordvest for Hillerødgade, Bispeengbuen, Ågade og Åboulevard frem for fordelingsgaderne/trafikvejene Lygten, Nordre Fasanvej og Borups Allé sydøst for Hillerødgade.	Vedrørende busdriften er det Københavns Kommunes interesse at 4A har god fremkommelighed, forvaltningen vurderer at fremkommeligheden for 4A samlet set ikke bliver forværret.  Forvaltningen vurderer, at hvis der kun tillades busser og cykler under højbanen (model A) vil dette medføre at flere bilister vælger det overordnede vejnet, Ring 2, Tagensvej og Bispeengbuen.
<b>MOVIA</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Trafikselskabet vurderer, at en flytning af busgaden fra Axel Larsens Plads på Nørrebrogade til Nørrebro st. (under højbanen) i relation til sammenhængen i den offentlige trafik vil være den mest hensigtsmæssige løsning, da det åbner mulighederne for etablere optimale skifte og stoppestedforhold mellem Ringbanen, den kommende Metro og busser i området.	Anbefales
Valget mellem de to modeller (Model A og Model A+B), hvor man lukker for gennemkørende biltrafik eller tillader ærindekørsel under højbanen, bør overvejes meget nøje. Tidligere erfaringer har vist, at bilister generelt har svært ved at overholde restriktioner mht. ærindekørsel.	Forvaltningen anbefaler at der kun tillades busser og cykler at køre under højbanen.
For at gøre områdets offentlige trafik attraktiv anbefaler	Er gennemført

<p>Trafikselskabet, at Københavns Kommune styrker busdriften mellem Husum Torv og Herlev st. ved at styrke linje 350S fra Husum Torv mod Herlev, samt at lade en del af turene på linjen køre til Herlev st.</p>	
<p>Det fremgår af de medsendte analyser, at en busgade ved Nørrebro st. vil medføre trafikoverflytning fra den indre Frederikssundvej/ Ydre Nørrebrogade til andre gader, som også betjenes af busser. Især i en række kryds vil den øgede trafik kunne medføre forsinkelser af busserne- og dermed øgede driftsomkostninger for kommunen.</p> <p>Trafikselskabet vil derfor gerne deltage i nærmere analyser af konsekvenserne og i projektering af fremkommelighedstiltag for busser, så fremkommeligheden i bustrafikken opretholdes.</p>	<p>Forvaltningen anbefaler et videre samarbejde med MOVIA om nødvendige krydsombygninger.</p>
<b>Dansk Cyklist Forbund</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
<p>DCF anbefaler, at der arbejdes videre med scenarie 2 - model A. En sådan placering er for det første mere naturlig, og for det andet tilbydes bilisterne brugbare alternativer i form af Lygten og Nordre Fasanvej - i klar modsætning til en placering ved Aksel Larsens Plads, hvor der kun er den meget smalle - og lidt brugbare - Esromgade at søge bort fra Nørrebrogade ad.</p>	<p>Anbefales</p>
<p>Indretningen af busgaden ved Højbanen står tilbage at få afklaret, og DCF indgår naturligvis gerne i en dialog om detaljerne, ligesom vi fortsat med interesse deltager i det</p>	<p>Anbefales</p>



<p>følgegruppearbejde, som har fulgt trafikforsøget hidtil, og som forhåbentlig vil fortsætte frem til en endelig løsning er på plads. Selv om cykeltrafikmængden er markant lavere på den ydre end på det inderste del af Nørrebrogade, er vi naturligvis interesserede i, at cyklisterne får så optimale forhold som muligt også på strækningen mellem Runddelen og Nørrebro station. Her vil biltrafik jo stadigvæk være tilladt, og derfor skal cyklisterne sikres så gode forhold som muligt.</p>	
<p>DCF deltager også gerne i drøftelser om, hvordan u hensigtsmæssige følgevirkninger for cyklisterne andetsteds kan forhindres. Vi tænker her på de strækninger og de kryds, hvor der kan forventes en forøgelse af biltrafikken som følge af busgaden på Nørrebrogade.</p>	<p>Anbefales</p>
<p><b>Miljøpunkt Nørrebro</b></p>	
<p>Bemærkninger</p>	<p>Forvaltningens vurdering</p>
<p>Der anbefaler en løsning hvor busslusen, etableres under højbanen. Scenarie 2 (Bussluse under højbanen) med model A (stop for gennemkørende Trafik) er efter vores opfattelse det mest effektive.</p>	<p>Forvaltningen anbefaler at der arbejdes videre med en busgade underhøjbanen</p>
<p>Busslusen skal være udformet så den er mere effektiv ind den på indre Nørrebro, fx med et hul i midten, hvor almindelige biler vil køre fast. Hvis ambulancer eller politibiler under udrykning, skal igennem, kan de aktivere en elevator jernplade, så de kan køre over hullet, da hullet nu er mindre.</p>	<p>Det kan ikke anbefales at arbejde videre med en mekanisk bussluse.</p> <p>Forvaltningen vurderer at busgadens placering under højbanen vil lette forståelsen og respekten for restriktionerne i busgaden.</p>
<p>Erfaringsmæssigt er de modeller der er brugt til beregning af trafik</p>	<p>Forvaltningen vurderer at trafikmodellen er retvisende og at</p>

ændringerne, med forøget trafik på Tagensvej og Bispebuen, er i overkanten. I beregningsmodellen er der flere biler på de 2 veje en dem der forsvinder på Nørrebrogade.	uoverensstemmelsen kan skyldtes at ikke alle ændringer er vist i høringsmaterialets oversigtskort, men derimod i det bagved liggende materiale.
<b>Kristian S Johansen</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Støtte til forslagets scenario 2, model A.  Baggrunden herfor er udviklingen af byrummet for Nørrebro Torv, snarere end den egentlige trafikafvikling.	Anbefales
Forslag til, at man overvejer at sløjfe BÅDE en bid af Mimersgade (ved Føtex) og Borgmestervangen (ved Flügger), således at den kommende plads kan gå helt op til de tilstødende bygninger og integrere vejarealerne i pladsen.	Forvaltningen anbefale at Mimersgaden mellem Borgmestervangen og Nørrebrogade inddrages til byrum under forudsætning af tilkørselen til Føtex og etablering af cykelruten i Mimeresgade.  Det kan ikke anbefales at sløjfe Borgmestervangen, da det vurderes at presse biltrafik ud i lokalgaderne
Forslag til, at man med projektet Superkilen fjerner endnu en bid af Mimersgade ud for superkilen – og inddrager dette til parkareal i Superkilen.	Anbefales at arbejde videre med i regi af helhedsplan for Nørrebro Stations område
<b>Anne-Dorthe Hesselholt</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Det er dejligt, at der nu arbejdes på en fredeliggørelse af den ydre del af Nørrebrogade til gavn for beboerne og en forøgelse af livskvaliteten på Ydre Nørrebro.	

Der skal samtidig med løsningen for Nørrebrogade etableres en bussluse i Mimersgade, der lukker af for al den gennemkørende trafik i Mimersgadekvarteret, i overensstemmelse med den vedtagne Trafik- og Byrumsplan for Mimergadekvarteret. Uanset hvor busluserne etableres, skal der findes en model, der virker.	Skal vurderes nærmere i den videre proces om der er behov for en bussluse hvis Nørrebro Stations og nederste del af Mimeresgade lukkes.
Uanset hvilket scenarie for Nørrebrogade, der vælges, bør det give mulighed for at skabe en sammenhæng mellem Superkilen og Nørrebro Park hen over Nørrebrogade,	Anbefales i det videre arbejde
Der skal lukkes af for mest mulig gennemkørende bil-trafik på Ydre Nørrebro, således at bilismen kun er beboerkørsel og varekørsel til de handlende. Forslag A+B, hvor der fortsat kan køres igennem under Højbanen, vil derfor være en meget lidt attraktiv løsning.	Anbefales i det videre arbejde
Disponeringen af arealerne omkring Højbanen bør derfor først og fremmest tage hensyn til en optimal afvikling af trafikken omkring Højbanen, der kan være med til at få endnu flere beboere og pendlere over på cykler, metro, tog og busser.	Anbefales i det videre arbejde
Disponeringen af arealerne omkring Basargrunden sikre, at det fremover alene er busser og cykler, der bliver ledt over til Mimersgade, uanset hvilket scenarie, der bliver valgt for Nørrebrogade.	Anbefales i det videre arbejde
<b>Philip Douglass</b>	
Bemærkninger	Forvaltningens vurdering
Der peges på stemmer for Model A.	Anbefales i det videre arbejde