

# TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO

Resumé - oktober 2018



KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen



OMRÅDEFORNYElsen  
NØRREBRO

## INDHOLD

Dette resumé sammenfatter trafikplanens hovedgreb. Målet er at give overblik over trafikplanens indhold dd. inkl. justeringer og konkretiseringer.

Trafikplanen blev oprindeligt udarbejdet for Teknik- og Miljøforvaltningen/Områdefornyelsen Nørrebro af Grontmij og GBH landskabsarkitekter i perioden jan-aug 2015. Planen er politisk vedtaget i Borgerrepræsentationen d. 11.2.2016. Planen er efterfølgende blevet justeret og konkretiseret i forbindelse med realiseringen, og yderligere politisk behandlet d. 27.2.2017.

Den oprindelige trafikplan kan fortsat downloades via Københavns Kommunes hjemmeside.

- 3 Ny trafikstruktur
- 4 Ensretninger og spærringer
- 5 Lavere hastighed
- 6 Tryk trafik og bedre byrum
- 7 Genetablering af parkeringspladser
- 8 Trafikplanens tilblivelse
- 9 Omlægning af busruter
- 10 Proces og politisk behandling

Forsidefoto: Ursula Bach

## BAGGRUND

Målet med trafikplanen er at styrke Indre Nørrebro som et trygt boligkvarter og foregangseksempel på hvordan et kvarter kan være et attraktivt og grønt område, hvor storbyens trafik fungerer i sammenhæng med de tilstødende områder.

Inden projektudviklingen af flere trafik- og byrumsprojekter, vedtaget i kvarterplanen for Indre Nørrebro, har forvaltningen udarbejdet en trafikplan, der skal sikre en samlet plan for trafikafvikling. Trafikplanen skal efterfølgende detailudvikles.

Særligt i Rantzausgade og Stengade, er der behov for trafikale løsninger, der løser udfordringerne. Gaderne opfattes lokalt som stærkt problematiske med ulovlig gennemkørsel, hensynsløs biltrafik i høj fart og trafikale usikkerhed for cyklister. Trafikplanens samlede tiltag vil skabe større sikkerhed, tryk og fremkommelighed for cyklister og fodgængere i kvarteret.

## TRAFIKPLANEN KORT

De nuværende to trafikkenklaver i Blågårdskvarteret lægges sammen til én stor trafikkenklave. Sammen med en ny placering af busslusen i Stengade vil den forhindre den ulovlige gennemkørsel i Stengade og omvejskørsel via Baggesensgade. Den nye trafikkenklave har udelukkende biladgang fra Åboulevard og Ågade (undtagen busser) og vil forhindre gennemkørende biltrafik.

En ensretning af Rantzausgade betyder også nye trafikflow og busser skal derfor fremover køre via Åboulevarden og Borups Plads.

Trafikplanen vil samlet set forbedre forholdene for den lokale biltrafik, der fremover vil være intern bil- og varekørsel. Hastigheden sænkes til 30 km/t for alle gader i kvarteret og muligheden for cirkulation efter parkering bliver forbedret.

Den samlede biltrafik vil reduceres med ca. 25%.

\* Indre Nørrebro betegner her områderne Blågårdsgadekvarteret og Rantzausgadekvarteret der tilsammen dækkes af områdefornyelsen Nørrebro.

Området dækker et areal fra Åboulevard til Nørrebrogade og fra søerne til Jagtvej, dog undtaget Assistens Kirkegård og arealet vest for den grønne cykelrute.

# NY TRAFIKSTRUKTUR

## NU

Trafikplanens overordnede greb er en nytænkning af trafikstrukturen og den opdeling i to selvstændige "trafikenklaver", som længe har defineret Indre Nørrebro's trafikale flow.

Opdelingen i to selvstændige enklaver er hidtil sket ved hjælp af en række afspærringer for biler i de tværgående gader fra Assistens Kirkegård til Søerne, inkl. Stengade.

De to nuværende enklaver har adgang fra hhv. Nørrebrogade og Åboulevard. Se fig. 1.

Afspærringen i Stengade har dog aldrig fungeret optimalt. Mere end 3.000 biler kører igennem dagligt (optalt 2015), og politi og forvaltning har i perioder opgivet at håndhæve den.

Siden Nørrebrogades trafiksanering er Baggesensgade blevet en smutvej, der dagligt bruges af 1.000-1.500 biler, og særligt krydsningen Baggesensgade/Blågårdsgade er problematisk.

## FREMOVER

Med den nye trafikstruktur har udfordringen med Stengades trafik fået en ny forudsætning for at falde på plads. I trafikplanen samles de to eksisterende trafikenklaver nemlig til én stor enklave, udelukkende med adgang fra Åboulevard. Dermed kan de eksisterende afspærringer rykkes op til Nørrebrogade, så gennemkørende biltrafik ledes udenom kvarteret. Se fig. 2.

Til gengæld lettes den interne trafik for kvarterets beboere, ved at både Stengade og Wesselsgade åbnes for lovlig gennemkørsel.

Det forventede resultat vil være at gennemkørende trafik på tværs af kvarteret (i hhv. Stengade og Baggesensgade) forhindres. Til gengæld opnås bedre fremkommelighed for bilister indenfor kvarteret.

Resultatet er i tråd med kvarterets ønske om at skabe bedre forhold for bløde trafikanter, uden at genere lokale beboere der måtte være afhængige af deres bil.

## PRINCIP

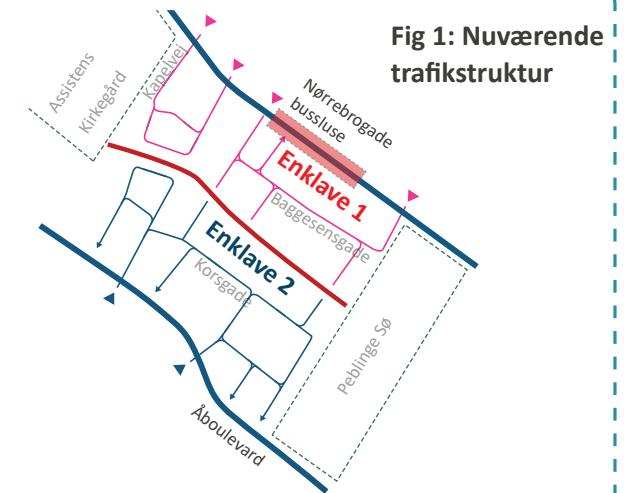


Fig 1: Nuværende trafikstruktur

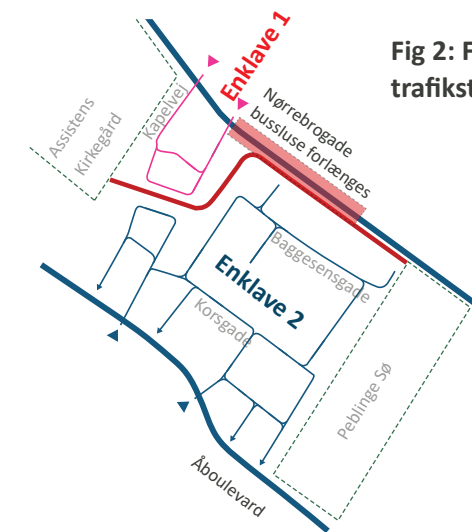







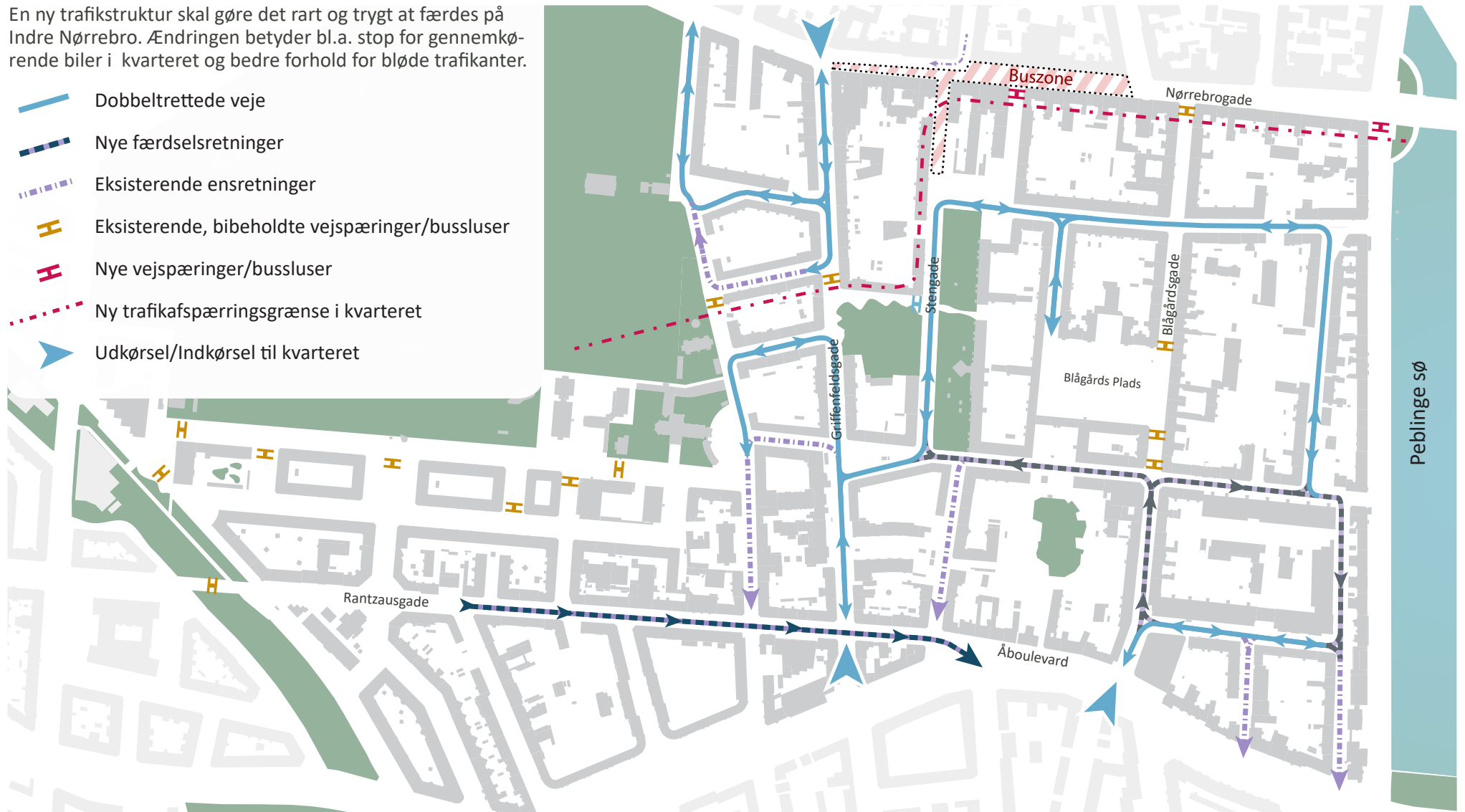


Fig 2: Fremtidig trafikstruktur

## ENSRETNINGER OG SPÆRRINGER

En ny trafikstruktur skal gøre det rart og trygt at færdes på Indre Nørrebro. Ændringen betyder bl.a. stop for gennemkørende biler i kvarteret og bedre forhold for bløde trafikanter.

-  Dobbeltrettede veje
-  Nye færdselsretninger
-  Eksisterende ensretninger
-  Eksisterende, bibeholdte vejspæringer/bussluser
-  Nye vejspæringer/bussluser
-  Ny trafikafspærringsgrænse i kvarteret
-  Udkørsel/Indkørsel til kvarteret



## LAVERE HASTIGHED

Den nye trafikstruktur skaber et boligkvarter med næsten udelukkende intern trafik. Dermed muliggøres en generel fartsækning i hele kvarteret.

Hele området mellem Nørrebrogade, Vester Søgade, Åboulevard og Jagtvej klassificeres som stilleveje med anbefalede hastigheder på 30 km/t, samt mindre lege- og opholdsområder med anbefalet hastighed på 15 km/t.

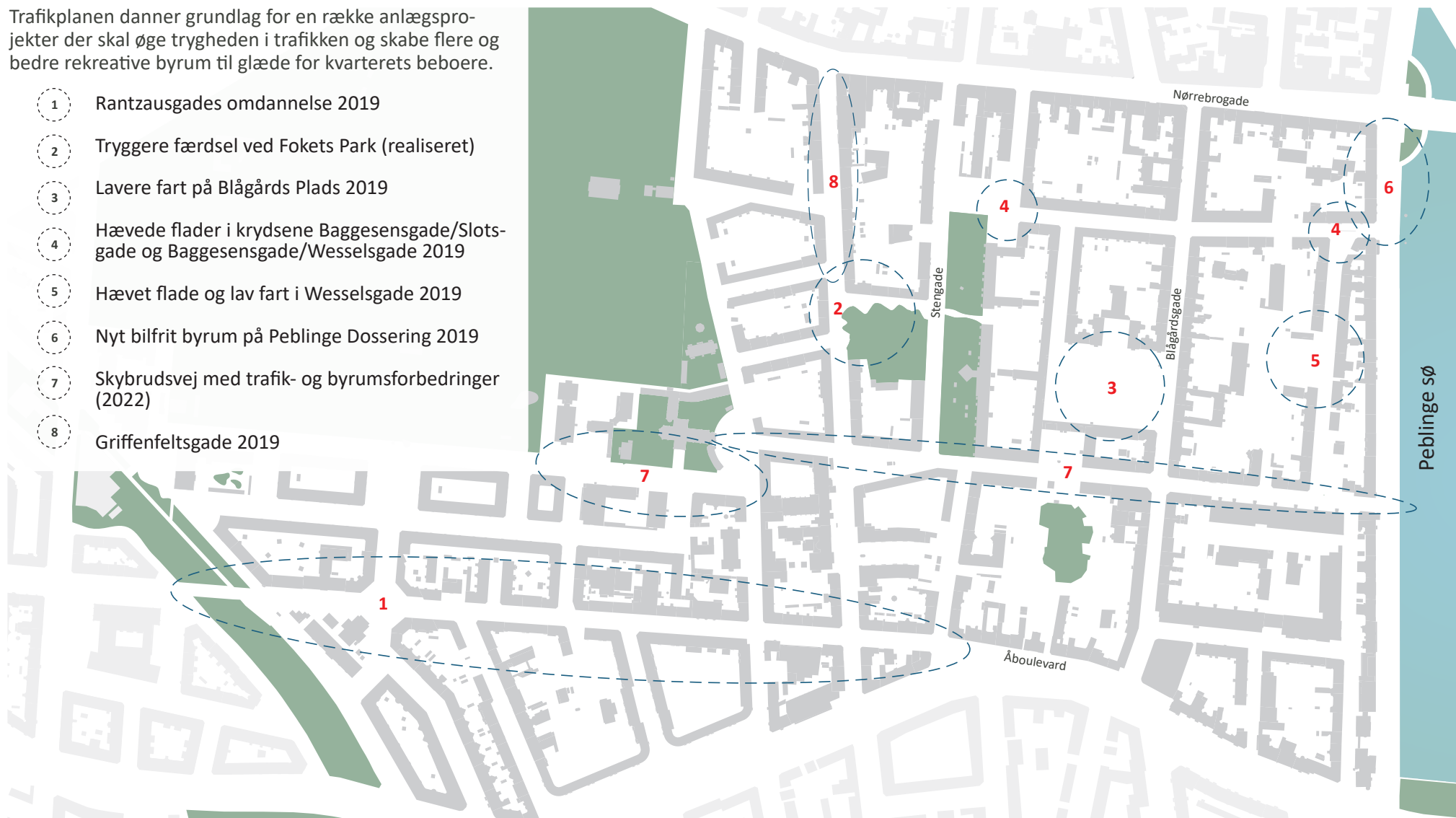
-  Anbefalet 15 km/t
-  Anbefalet 30 km/t
-  Anbefalet 40 km/t
-  Påbudt max. 50 km/t



# TRYK TRAFIK OG BEDRE BYRUM

Trafikplanen danner grundlag for en række anlægsprojekter der skal øge trykgheden i trafikken og skabe flere og bedre rekreative byrum til glæde for kvarterets beboere.

- 1 Rantzausgades omdannelse 2019
- 2 Tryggere færdsel ved Fokets Park (realiseret)
- 3 Lavere fart på Blågård's Plads 2019
- 4 Hævede flader i krydsene Baggesensgade/Slots-gade og Baggesensgade/Wesselsgade 2019
- 5 Hævet flade og lav fart i Wesselsgade 2019
- 6 Nyt bilfrit byrum på Peblinge Dossering 2019
- 7 Skybrudsvej med trafik- og byrumsforbedringer (2022)
- 8 Griffenfeltsgade 2019



## GENETBLERING AF PARKERINGSPLADSER

I alt 66 parkeringspladser omplaceres som led i realiseringen af Trafikplanen. Det samlede antal p-pladser i kvarteret bibeholdes. I Rantzausgade flyttes 40 af gadens 84 p-pladser til andre gader og skaber bedre forhold for cyklister, mere grønt og flere opholdsmuligheder. På f.eks. Peblinge Dossering og Griffenfeldsgade omplaceres parkeringen for at forbedre byrumskvaliteterne og skabe plads til træer og grønt. På kortet ses antal og nye omtrentlige placeringer.



## OMLÆGNING AF BUSSE

I forbindelse med Rantzausgades omdannelse, vil gaden blive ensrettet i indadgående retning. Ensretningen vil gælde fra Brohusgade til Åboulevard (se kort på side 4). Derfor vil buslinjerne 12 og 66 blive omlagt i retning væk fra city, så de fremover kører ad Åboulevard, indtil Borups Plads. Der vil blive etableret et nyt stoppested ved cykelbroen over Åboulevard.



..... Kommunegrænse

— Eksisterende busrute der nedlægges

— Eksisterende busrute der bevares

— Ny busrute



Eksisterende stoppested der nedlægges



Eksisterende stoppested der bevares



Nyt stoppested

**RANTZAUSGADE**  
Nørrebro  
Omlægning af busruter





## TRAFIKPLANENS TILBLIVEN

Trafikplanen og de afledte anlægsprojekter har ved flere lejligheder været behandlet i borgerrepræsentationen. Her følger en oversigt over politiske beslutninger og andre tiltag der vedrører trafikplanen:

- 9. oktober 2014: Borgerrepræsentationen godkender Kvarterplanen for de to områdefornyelser på Indre Nørrebro, herunder udarbejdelsen af en samlet trafikplan for kvarteret.
- Januar 2015: Områdefornyelsen Nørrebro igangsætter arbejdet med en ny trafikplan. Områdefornyelsens styregruppe igangsætter arbejdet. Fra januar-august 2015 udarbejdes trafikplanen af rådgiverfirmaerne Grontmij og GHB landskabsarkitekter med input fra ca. 500 lokale borgere og aktører.
- Efteråret 2015: Trafikplanen møder lokal modstand fra beboere i hhv. Brohusgade og Wesselsgade. Disse er utilfredse med hhv. buskørsel i Brohusgade og genåbning af Wesselsgade. I november 2015 og marts 2016 indsendes beboerklager over planen til Natur- og Miljøklagenævnet.
- 11. februar 2016: Borgerrepræsentationen vedtager trafikplanen med en tillægsbeslutning om at alternativer til busdrift i Brohusgade skal undersøges.
- Sommeren 2016: Natur- og Miljøklagenævnet giver afslag i to af tre klagepunkter, men viderebehandler spørgsmålet om hvorvidt trafikplanen skulle have været miljøscreenet.
- Efteråret 2016: Undersøgelsen af alternativer til busdrift i Brohusgade gennemføres, og sendes i

offentlig høring i december 2016. En linjeføring der går udenom Brohusgade anbefales.

- 27. februar 2017: Teknik- og Miljøudvalget vedtager planerne for Rantzausgades omdannelse, baseret på trafikplanens struktur. Udvalget vedtager at bussen i nordgående retning ledes via Åboulevard og Borups Plads. Anlægsmidler frigives.
- Forår 2017: Dialog vedr. konkretisering af renovering af Rantzausgade.
- September 2017: Kommunens budget 18 vedtages, og der indgås politisk forlig om finansiering af en række elementer i Blågårdskvarteret, herunder busluse i Stengade, spærringer v Nørrebrogade, ny trafikal byrumsløsning på Peblinge Dossering, hastighedsdæmpende tiltag på Blågårds Plads samt en hævet plads der skal sænke farten i Wesselsgade.
- Forår 2018: Dialog med lokalområdet vedr. konkretisering af trafikløsningerne i Blågårdskvarteret.
- Juni 2018: Orienteringsnotat vedr. trafikforbedringerne i Blågårdskvarteret sendes til Teknik- og Miljøudvalget.
- Juli 2018: Miljø- og Fødevarerklagenævnet afgør at trafikplanen skulle have været miljømiljøscreenet og evt. miljøvurderet. Den politiske behandling er derfor mangelfuld og planen erklæres ugyldig.
- Efteråret 2018: En miljøscreening og evt. miljøvurdering af trafikplanen iværksættes. Trafikplanen skal derefter politisk genbehandles.

## DIALOG

Trafikplanen blev til januar - august 2015 i samarbejde med borgere, erhvervsrepræsentanter, repræsentanter fra Nørrebro Lokaludvalg, Miljøpunkt Nørrebro, politi, Movia, Økonomiforvaltningen og Områdefornyelsens styregruppe.

Der blev gennemført fire workshops, interviews med butikker i Rantzausgade, trafiktællinger, voxpop, trafikforsøg og events. I alt deltog mere end 500 beboere, brugere og aktører i 2015.

Siden Trafikplanens vedtagelse 11.02.2016 er planens løsninger blevet konkretiseret og der er gennemført en offentlig høring af alternative ruter for bussen i udadgående retning via Åboulevard. Den politiske behandling efterfølgende afgjorde at bussen skal køre via Åboulevard og Borups Plads i nordgående retning.

I forbindelse med konkretiseringen er der gennemført en lang række workshops og arbejds møder med borgergrupper. Møder der alle har bidraget til Trafikplanens nuværende indhold.

Links til dokumenter:

Den oprindelige Trafikplan Indre Nørrebro, publiceret sommeren 2015:

<https://bit.ly/2MlvbSt>

BR-beslutning vedr. trafikplan, 11/2 2016:

<https://bit.ly/2x9jJUE>

TMU-beslutning vedr. Rantzausgade, 27/2 2017:

<https://bit.ly/2NAKMT5>

Budgetaftale 2018, finansiering af trafikplanen for Blågårdskvarteret (se side 181).

Vedttaget d. 5/10 2017

<https://bit.ly/2NaQ7RF>